Cena numeru 1,— zł

LOTNIK

ORGAN WIELKOPOLSKIEGO KLUBU LOTNIKÓW.

Nr. 5 (110) Poznań, dnia 10-go maja 1929 r. Tom IX

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.

TREŚĆ NUMERU:

B. O.

W chwili gdy numer ten dotrze do Was, Czytelnicy, rozpocznie się w Poznaniu Powszechna Wystawa Krajowa. Jest ona wielkim przeglądem dorobku Polski Odrodzonej. Lotnictwo bierze w niej udział bardzo znaczny, zupełnie nie współmierny z krótkim okresem swego rozwoju.

W związku z tą uroczystościa nasuwają się myśli wiodące do sprawdzenia wysiłków i zamiarów w porównaniu z wynikami.

Zamykając ten okres pracy Związek Lotników Polskich osądził, że nadchodzi nowa era w dziedzinie lotniczej. W szeregu uchwał wyraził swe życzenia i dezyderaty nad których spełnieniem czuwać ma nowo obrany Zarząd Wielkopolskiego Klubu Lotników.

Ufamy, że w pracy tej, w pracy tak niesłychanie ważnej dla utrzymania rezerwy na należytym poziomie, oraz Sekcji dla szkolenia młodych, pójdą nam wszyscy na rękę. Klubowy trening i szkolenie dają bowiem pewną gwarancję fachowego wykonania i dobrych wyników tem bardziej, że jądrem klubu są lotnicy rezerwy.

Numer poświęcony udziałowi lotnictwa w Powszechnej Wystawie Kraj. (Nr. 6) ukaże się 10 czerwca. Ze względu na specjalne zamówienia nakład jego wyniesie 12.000 Administracja przyjmuje ogłoszenia do 1 czerwca.

PILOT CZESŁAW WAWRZYNIAK.

O nasz program.



Pilot Dyrektor Czesław Wawrzyniak
Prezes Wielkopolskiego Klubu Lotników.

TWORZĄC przed przeszło sześciu laty Związek Lotników Polskich zdawaliśmy sobie dokładnie sprawę, że jest powinnością naszą jako lotników polskich przyczynić się jak najwydatniej do budowy wielkiego gmachu lotnictwa polskiego. W czasie tym nie było jeszcze ani tak ze wszech miar pożytecznej organizacji, jaką jest dziś Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, nie było lotnictwa komunikacyjnego, sportowego, władz lotnictwa cywilnego, nie było również przemysłu.

Powróciliśmy wówczas z wojska, lub jeżeli chodzi o część znaczną wojskowych, zaczęliśmy sobie zdawać sprawę, że należy nam się zająć pokojową pracą. Praca ta dla nas lotników zdawała się ograniczać ściśle w obrębie lotnictwa. Chcąc ująć ją w pewne karby organizacyjne stworzyliśmy nasz Związek, który chociaż w obliczu zagadnień życia współczesnego zmienia swój statut i nazwę, pozostanie nam zawsze drogim, jest bowiem pierwszą lotniczą organizacją Polski, która wytrwała i która stworzyła wiele podstaw dla rozwoju dzisiejszego, drogiej nam broni , sportu i komunikacji.

Było nas niewielu — bo lotników w Polsce było niewielu. Tem nie mniej mała ta garstka polskich lotników zrobiła bardzo dużo. Wspomnę tylko: Dwa konkursy szybowców, stworzenie fabryki samolotów, własnego czasopisma, szkoły pilotów przy fabryce itd.

Ponieważ jednak społeczeństwo zdaje sobie już dziś sprawę z tego, czego od niego wymaga polskie lotnictwo, postanowiliśmy przejść teraz do zadań bardziej nas samych z lotnictwem wiążących.

Zadaniami temi są trening i szkolenie.

Rozumowanie takie było powodem zmiany statutu i nazwy, która nastąpiła na ostatniem Walnem Zebraniu.

Od dziś więc Wielkopolski Klub Lotników, zorganizowany na zasadach angielskich klubów lotniczych stanie się tym ośrodkiem, który Wam będzie się starał umożliwić spełnienie naszych zadań.

Będzie on również wezwaniem dla pilotów polskich, by wszędzie w każdym ośrodku zakładali podobne kluby, które umożliwią lotnikowi pozostanie w jego żywiole.

Pozostanie w lotnictwie jest bowiem naszym obowiązkiem.

Przy klubach tych jako przy centrach sportowego życia lotniczego, w których grupować się będą siły rezerwy lotnictwa, możemy i powinniśmy stworzyć dział umożliwiający adeptom sztuki naszej przystąpienie do nauki latania. Nie wątpię, że takie rozwiązanie szkolenia pilotów w Polsce, obok swej doniosłości umożliwienia treningu pilotom pozwoli na niemniej doniosłe i prawdziwie fachowe ujęcie szkolenia młodych.

To musi być programem naszym. Szczegóły wykonania i uzgodnienia go z życzeniami władz naszego lotnictwa będzie pierwszym krokiem W. K. L. po drodze do spełnienia uchwał Walnego Zebrania.

Protokół z VII Zwyczajnego Walnego Zebrania Z. L. P.

Dnia 13 kwietnia 1929 r. o godz. 18,30 zagaił prezes Związku dyr. pilot Czesław Wawrzyniak VII Zwyczajne Walne Zebranie Związku Lotników Polskich, w lokalu restauracji Pod Strzechą, Plac Wolności nr. 7.

W krótkiem przemówieniu wyjaśnił wyczerpująco powody, które skłoniły Zarząd do zwołania dwóch Nadzwyczajnych Walnych Zebrań w lutym i marcu br. na których przyjęto zmieniony statut Z. L. P., oraz podał okoliczności, które spowodowały Zarząd do postawienia w 6. punkcie porządku dziennego wniosku o zmianę nazwy Związku Lotników Polskich, oraz podniósł



Pilot Edmund Hołodyński sekretarz Wielkop. Klubu Lotników.

konieczność uchwalenia programu działalności na rok bieżący. Przeczytany przez prezesa porządek obrad został jednogłośnie przyjęty.

Na przewodniczącego Zebrania wybrano jednogłośnie pilota Bolesława Ostrowskiego, na ławników pilota Józefa Malickiego i obserwatora Antoniego Żelichowskiego.

Przed porządkiem dziennym przewodniczący zwraca się do inż. pilota Ryszarda Bartla z prośbą o podanie do wiadomości ogółu oświadczeń złożonych uprzednio Zarządowi. Po krótkiem przemówieniu inż. pilota R. Bartla, które zawierało sprawozdanie z działań i zdobyczy lotnictwa cywilnego w Polsce, przystąpiło Zebranie do 3 punktu obrad.



Pilot Eryk Szwencer ławnik Zarządu W. K. L.

Sekretarz Zarządu pilot Edmund Hołodyński odczytał sprawozdanie Zarządu, w którem podano dokładne cyfrowe dane odnoszące się do ruchu członków, ilości załatwionej korespondencji i starań jakie Zarząd poczynił nad organizacją Sekcji Treningowej, oraz pracami związanymi z Komisją Statutową, która na ostatnich Nadzwyczajnych Zebraniach Z. L. P. przedłożyła projekt zmian w statucie, które zostały przyjęte.

Na wniosek pilota Józefa Majewicza, nowo przyjęty statut odczytano, a odpis załączono do niniejszego protokółu zebrań.

Skarbnik pilot Otomański odczytał sprawozdanie kasowe.

Po dyskusji, w której głos zabrali prawie wszyscy zebrani, na wniosek przewodniczącego Zebrania udzielono Zarządowi absolutorjum przez aklamację, oraz ze względu na szereg prac już rozpoczętych i wymagających ciągłości w wykonaniu, przez aklamację wybrano ponownie Zarząd w pełnym składzie.

Ponieważ § 31 statutu przewiduje w Zarządzie jeszcze dwuch ławników, dokonano jednogłośnie wybory na te stanowiska pp. pilotów Eryka Szwencera i Jana Łącznego.

Do Rady Nadzorczej wybrani zostali jednogłośnie: rotmistrz rez. pilot Wacław Szymański, ppor. rez. obserwator Wiktor Czysz i obserwator Antoni Żelichowski.

Do Sądu Honorowego wybrano: inż. pilota Ryszarda Bartla, redaktora pilota Bolesława Ostrowskiego i pilota Józefa Malickiego.

W wolnych wnioskach po dłuższej dyskusji, w której zabrali głos: inż. pilot Bartel, pilot Ostrowski, prezes pilot Wawrzyniak, obserwator Żelichowski, pilot Malicki, pilot Hołodyński, pilot Majewicz, pilot Szwencer, pilot Łączny, pilot Wieczorek, pilot Mikulski, pilot Otomański i inni, uchwalono następujące:

1. VII. Zwyczajne Walne Zebranie, stwierdziwszy swą prawomocność postanawia z dniem 1 maja 1929, roku zmienić dotychczasową nazwę „Związek Lotników Polskich" na „Wielkopolski Klub Lotników", towarzystwo zapisane.

2. VII. Zwyczajne Walne Zebranie zwraca się do wszystkich z apelem, by zechcieli przed powzięciem decyzji, o charakterze organizacji zawsze przejrzeć statut tejże i kategorycznie oświadcza, że Wielkopolski Klub Lotników z ruchem zawodowym nie miał i nie ma nic wspól-



Pilot Jan Łączny ławnik Zarządu W. K. L.

nego, że w myśl statutu naczelną zasadą działalności jego jest praktyczne i teoretyczne kształcenie członków, oraz wytworzenie koleżeńskich węzłów wśród lotników polskich.

3. Ponieważ naczelną zasadą pilota rezerwy powinno być staranie się o utrzymanie swego poziomu wy-

szkolenia lotniczego, conajmniej na wysokości uzyskanej w czasie służby wojskowej. Członkowie Wielkopolskiego Klubu Lotników wzywają Zarząd by wyczerpał wszystkie możliwe środki celem stworzenia Se-



Obserwator Wiktor Czysz
Członek Rady Nadzorczej W. K. L.

kcji Treningowej, która mogłaby być połączona z szkoleniem członków sekcji szkolnej.

4. Wmyśl powyższego wzywa Wielkopolski Klub Lotników wszystkich lotników rezerwy w Polsce do organizowania się w centrach lotniczych w Kluby o charakterze treningu sportowo-lotniczego, na zasadach statutu Wielkopolskiego Klubu Lotników.

5. Wielkopolski Klub Lotników wzywa Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, jako organizację społeczną, stworzoną dla popierania lotnictwa w Polsce, do jaknajwydatniejszego popierania Klubów Lotników w ich zamierzeniach. Trening rezerw lotniczych winien być bowiem warunkiem naczelnym, a Kluby Lotników, ze względu na swój charakter nie mogą i nie powinny odnosić się o fundusze wprost do społeczeństwa.

6. Wielkopolski Klub Lotników zwraca się do LOPP. z projektem postawienia w Poznaniu na lotnisku w Ławicy hangaru dla Sekcji Treningowej W. K. L.

7. Wielkopolski Klub Lotników wzywa wszystkich swych członków by w miejscach swego urzędowania lub stałego pobytu zapisali się na członków LOPP.

Dziękując wszystkim obecnym za tak liczne zebranie się, solwował obrady przewodniczący o godz. 23 min. 30, hasłem:

Lotnictwo dla lotników!

STATUT
Wielkopolskiego Klubu Lotników w Poznaniu.

Rozdział I.

§ 1. Klub nosi nazwę: „Wielkopolski Klub Lotników“ tow. zapisane. Siedzibą jego jest Poznań.

§ 2. Klub jest organizacją łączącą w sobie wszystkie siły fachowe pracujące nad rozwojem lotnictwa polskiego.

§ 3. Stojąc na gruncie państwowo-narodowym, nie prowadzi na zewnątrz, ani pośród swoich członków żadnej agitacji w kierunku jakiegokolwiek stronnictwa politycznego.

§ 4. Celem Klubu jest:
a) pogłębienie i rozbudowa wiedzy lotniczej,
b) popularyzacja lotnictwa w Polsce,
c) popieranie rozwoju lotnictwa polskiego.

§ 5. Osiągięciu powyższego celu służą:



Pilot Wacław Szymański
członek Rady Nadzorczej W. K. L.

a) teoretyczna i doświadczalna współpraca członków nad rozbudową wiedzy lotniczej,
b) teoretyczne i praktyczne kursy lotnictwa,
c) odczyty, wykłady oraz publikacje naukowe i popularne,



Obserwator Antoni Zielichowski
Członek Rady Nadzorczej W. K. L.

d) konkursy i wystawy lotnicze,
e) zakładanie wzgl. dawanie inicjatywy do zakładania sekcji treningowych, szkół lotniczych, stacji doświadczalnych, lotnisk itp.

Rozdział II.

Skład Klubu.

§ 6. Klub składa się z członków zwyczajnych, honorowych i członków Sekcji przez Klub założonych.

§ 7. Członkami zwyczajnemi mogą zostać piloci, obserwatorzy i strzelcy płatowcowi, chrześcijanie, posiadający obywatelstwo polskie.

§ 8. Warunkiem przyjęcia jest wykazanie się z ukończenia wojskowej lub cywilnej szkoły pilotów wzgl. obserwatorów.

§ 9. Członków zwyczajnych przyjmuje Zwyczajne lub Nadzwyczajne Walne Zebranie za pomocą balotowania.

§ 10. Członkowie zwyczajni mają prawo:
a) udziału na zebraniach Klubu,
b) interpelowania i stawiania wniosków na zebraniach,
c) głosowania, wyboru i wybieralności w myśl postanowień statutu,
d) korzystania z wszelkich urządzeń Klubu oraz z udogodnień przez Klub dla członków uzyskanych,
e) zwołania Walnych Zebrań w myśl § 25 b,
f) noszenia odznaki Klubowej.

§ 11. Członkowie zwyczajni mają obowiązek:
a) stosowania się do postanowień statutu oraz wszelkich uchwał Walnego Zebrania,
b) współpracy w Klubie nad osiągnięciem zamierzeń wymienionych w §§ 4 i 5,

c) udzielania Zarządowi Klubu wiadomości o ważniejszych wydarzeniach dotyczących rozwoju lotnictwa w kraju i zagranicą.



Pilot inżynier Ryszard Bartel
członek Sądu Honorowego W. K. L.

§ 12. Członkiem zwyczajnym przestaje się być:

a) przez pisemne zgłoszenie wystąpienia na ręce Zarządu,
b) z chwilą utraty obywatelstwa polskiego,
c) przez wykluczenie, które może nastąpić przez Zarząd w razie niestosowania się do przepisów Klubu, oraz na wniosek Sądu Honorowego.

§ 13. Członkami honorowymi mogą zostać jednostki wybitne zasłużone około rozwoju lotnictwa wzgl. Klubu.

§ 14. Członek honorowy może być równocześnie członkiem zwyczajnym.

§ 15. Członków honorowych mianuje Walne Zebranie za pomocą balotowania, większością conajmniej $^3/_4$ obecnych.

§ 16. Członkowie honorowi mają te same prawa co członkowie zwyczajni.

§ 17. Członkiem honorowym przestaje się być:

a) przez pisemne zgłoszenie wystąpienia na ręce Zarządu,
b) przez wykluczenie na wniosek Sądu Honorowego.

§ 18. Członek, pełniący w chwili wystąpienia lub wydalenia jakąbądź funkcję w Klubie, winien w przeciągu 2 tygodni od daty zgłoszenia wystąpienia lub utraty charakteru członka, agendy swoje przekazać członkowi, wskazanemu przez Zarząd.

§ 19. Osoby nie posiadające kwalifikacji w myśl §§ 7 i 13 mogą zostać członkiem Sekcji Klubu, na mocy regulaminu jednej z nich przez Klub założonych.

§ 20. O prawach i obowiązkach członków Sekcji rozstrzyga regulamin odpowiednich Sekcji zatwierdzony przez Walne Zebranie Klubu.

Rozdział III.

Władze Klubu.

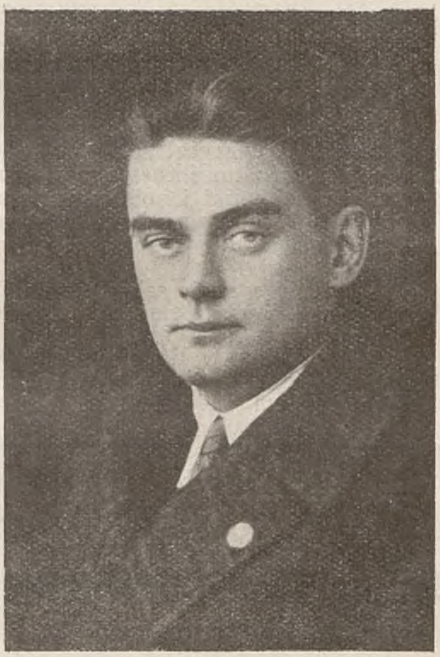
§ 21. Najwyższą władzą Klubu jest Walne Zebranie członków.

§ 22. Do kompetencji Walnego Zebrania należy:

a) ustalenie i uchwalenie zmian statutu,
b) uchwalenie wytycznych działalności Klubu,
c) wybór i odwołanie członków Zarządu i Rady Nadzorczej,
d) wybór Sądu Honorowego,
e) przyjęcie sprawozdań z działalności Klubu,
f) udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi,
g) decydowanie w razie odwołania się do § 12 w drugiej instancji o słuszności zarządzeń Zarządu,
h) mianowanie członków honorowych,
i) rozwiązanie Klubu.

§23. Walne Zebrania dzielą się na zwyczajne i nadzwyczajne.

§ 24. Zwyczajne Walne Zebranie



Pilot redaktor Bolesław Ostrowski
członek Sądu Honorowego W. K. L.

zwołuje Zarząd raz do roku.

§ 25. Nadzwyczajne Walne Zebranie może być zwołane:

a) przez Zarząd z własnej inicjatywy lub na żądanie Rady Nadzorczej,
b) przez Zarząd na umotywowany piśmienny wniosek co najmniej $^1/_4$ członków Klubu.

§ 26. Zwołanie Walnego Zebrania winno nastąpić conajmniej 10 dni przed terminem zebrania przez ogłoszenie w organie Klubu. Ogłoszenie winno zawierać porządek obrad.

§ 27. Walne Zebranie jest prawomocne:

a) jeżeli zostało zwołane w sposób przewidziany w §§ 24 i 25,
b) jeżeli obecnych jest conajmniej $^1/_4$ członków.

Zarząd ma prawo naznaczyć drugie Walne Zebranie prawomocne bez względu na ilość członków obecnych na pół godziny po terminie wyznaczonym dla pierwszego Walnego Zebrania. Drugie Walne Zebranie winno być wówczas ogłoszone równocześnie z pierwszym w sposób przepisany w § 25.

§ 28. Walnym zebraniom przewodniczy przewodniczący, członek wybrany przez Walne Zebranie.

§ 29. Uchwały Walnego Zebrania zapadają większością głosów obecnych. W razie równości głosów rozstrzyga przewodniczący.

Uchwały Walnego Zebrania podpadające pod postanowienia § 22 a, g, zapadają większością $^2/_3$ głosów obecnych.

Urzędy.

§ 30. Wszystkie urzędy w Klubie są honorowe.

§ 31. Zarząd Klubu składa się:

a) prezesa,
b) sekretarza, będącego równocześnie wiceprezesem,
c) skarbnika,
d) dwóch ławników.

§ 32. Członków Zarządu wybiera się na przeciąg jednego roku, dzielącego Zwyczajne Walne Zebranie, z grona członków zwyczajnych. Nadzwyczajne Walne Zebranie ma prawo do odwołania członków Zarządu każdego czasu. Ustępujący członkowie mogą być ponownie wybrani.

§ 33. Zarząd nowowybrany rozpoczyna swoje czynności conajpóźniej 10 dni po Zwyczajnem Walnem Zebraniu, przejmując w tym czasie majątek i wszelkie akta od ustępującego.

§ 34. Zadaniem Zarządu jest:

a) organizacja i przewodniczenie pracy Klubu w myśl wymagań statutu i uchwał Walnego Zebrania,
b) zawiadywanie majątkiem Klubu,
c) reprezentowanie Klubu na zewnątrz,
d) kierowanie bieżącemi sprawami znajdującemi się w związku z postanowieniami §§ 4 i 5 statutu,
e) informowanie Rady Nadzorczej na wspólnym posiedzeniu o wszystkich uchwałach i zamierzeniach Zarządu,
f) informowanie perjodyczne członków o stanie prac Klubu za pomocą



Pilot Józef Malicki
członek Sądu Honorowego W. K. L.

komunikatów w organie Klubu i zwyczajnych zebrań,

g) Złożenie sprawozdania z działalności swej na Walnych Zebraniach.

Wątpliwe zagadnienie dotyczące administracji Klubu, nieprzewidziane statutem rozstrzyga Zarząd tymczasowo aż do uzyskania odnośnej uchwały Walnego Zebrania.

§ 35. Uchwały Zarządu zapadają większością głosów obecnych.

§ 36. Prezes Klubu zwołuje i zagaja posiedzenie Zarządu w miarę potrzeby, oraz conajmniej raz na kwartał plenarne posiedzenie Zarzadu i Rady Nadzorczej. Prezes ustanawia porzadek dzienny, kieruje dyskusją i stwierdza wyniki głosowania.

§ 37. Sekretarz w charakterze wiceprezesa zastępuje prezesa w czasie jego nieobecności lub innej przeszkody pozwalającej mu na wypełnienie obowiązków. W tym wypadku przyjmuje wszystkie obowiązki i prawa prezesa na siebie.

Do bieżących zadań sekretarza należy: Utrzymanie akt, prowadzenie korespondencji, protokułowanie uchwał Zarządu wzgl. Rady Nadzorczej. Ważniejszą korespondencję przedkłada prezesowi do podpisu.

§ 38. Skarbnik prowadzi księgi kasowe Klubu, dysponuje funduszami Klubu według uchwał Zarządu, referuje stan kasy na zebraniach wspólnych z Radą Nadzorczą, oraz zdaje na rocznem Walnem Zebraniu wyczerpujące sprawozdanie z dochodów i wydatków.

§ 39. Ławnicy przyjmują na siebie wykonywanie funkcji Zarządu, powyżej nieokreślonych, lub przeciążających, któregokolwiek z Członków Zarządu.

§ 40. Zarządowi przysługuje prawo kooptowania w razie potrzeby członków do specjalnych funkcji (kierownictwa komisji stałych i przejściowych i t. p.) w ciągu roku.

Rada Nadzorcza.

§ 41 Rada Nadzorcza składa się z 3 członków Wielkopolskiego Klubu Lotników i po jednym członku odnośnej Sekcji przez Klub założonych, wybieralnych analogicznie jak Zarząd na przeciąg jednego roku.

§ 42. Członkowie Rady Nadzorczej wybierają z pośród siebie jednego z wybranych członków zwyczajnych Klubu, jako przewodniczącego.

§ 43. Zadaniem Rady Nadzorczej jest kontrolowanie działalności Zarządu. Rada Nadzorcza jest za wypełnienia zebrania wspólnego.
przed Walnem Zebraniem.

§ 44. Rada Nadzorcza odbywa conajmniej raz na kwartał z Zarządem wspólne zebranie.

Zebranie Rady Nadzorczej zwołuje przewodniczący, który ma również prawo zarządać od prezesa Klubu zwołanie zebrania wspólnego.

§ 45. Rada Nadzorcza ma prawo:

a) żądać od Zarządu wyczerpujących informacji o stanie prac Klubu, o uchwałach Zarządu i jego zamierzeniach na przyszłość,

b) badać zgodność kasy i majątku Klubu z księgami i spisem inwentarza,

c) założyć veto przeciwko postanowieniom Zarządu w sprawach zasadniczej wagi

d) zawiesić w razie szkodliwej nieudolności lub wyraźnej złej woli członków Zarzadu w urzędowaniu.

§ 46. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają większością głosów obecnych. W wypadku § 45 c i d, konieczną jest jednomyślność wszystkich członków Rady.

§ 47. W razie zawieszenia w urzędowaniu jednego lub więcej członków Zarządu, Rada Nadzorcza winna powołać z łona członków tymczasowych zastępców, pełniących funkcję aż do najbliższego Walnego Zebrania.

Sąd Honorowy.

§ 48. Sąd Honorowy składa się z przewodniczacego i dwóch członków, wybieranych przez Walne Zebranie na jeden rok większością $^2/_3$ głosów. Sąd Honorowy rozstrzyga nieporozumienia między członkami a Zarządem oraz między członkami Zarządu i członkami Rady Nadzorczej.

Orzeczeniu Sądu Honorowego winny się strony bezwzględnie podporządkować.

Rozdział IV.

Likwidacja Klubu.

§ 49. Uchwała postanawiająca likwidację Klubu winna uzyskać $^3/_4$ głosów wszystkich członków.

§ 50. O losach majątku likwidacyjnego się Klubu decyduje Walne Zebranie postanawiające likwidację.

(—) Pilot B. Ostrowski
Przewodniczący VII Walnego Zebrania
(—) Pilot J. Malicki
(—) Obs. A. Zielichowski

Zarząd

(—) Dyr. Pilot Cz. Wawrzyniak
Prezes.
(—) Pilot E. Hołodyński
Sekretarz.
(—) Pilot E. Otomański
Skarbnik.
(—) Pilot E. Szwencer
(—) Pilot J. Łączny
Ławnicy.

WRÓG LOTNIKA.

STRATA SZYBKOŚCI.

Korkociąg i lądowanie to są dwa najczęstsze powody wypadków, noszących popularne miano „kraks". Często widzimy w pismach codziennych nagłówki: „katastrofa lotnicza z powodu defektu silnika". Zwyczajnie opis stwierdza, że „płatowiec z powodu zatrzymania się silnika wpadł w korkociąg na małej wysokości i zdruzgotał się o ziemię". Albo że „w równym locie pochylił się ku dołowi i uderzył w ziemię". W każdym wypadku widać, że katastrofa nastąpiła nagle i bez nadziei ratunku. Bywa również dodatek, że wypadek zdarzył się „pomimo starań pilota, który chciał odzyskać władzę nad sterami". Czytałem nawet niedawno o „śmiertelnym korkociągu, postrachu wszystkich pilotów"!

W umysłach nie zaznajomionych z lotnictwem, budzi opis taki grozę, a wielu z pośród nich uważać będzie „korkociąg" za niesamowite zdarzenie, za upiór czyhający na niestrwożonego władcę przestworzy. Upiór ten porywa swe ofiary nawet pośród najwytrawniejszych i najzdolniejszych pilotów i ratunku przed nim nie ma. Pilot chwycony w korkociąg jest bezpowrotnie zgubiony, tak samo jak zatrzymanie się silnika jest nieomylnym znakiem śmierci. Jest oczywiście procent ludzi, którzy sądzą że płatowiec z stojącym silnikiem spada jak worek na ziemię. Ci też uważać będą lądowanie przymusowe za igranie z śmiercią, za grę na loterji, na której stawką jest życie. Może ono nawet się udać, lecz wszelkie szanse przemawiają przeciwko temu.

Ażeby to po krótce wyjaśnić należy stwierdzić, że po pierwsze, pilot wyszkolony nie może na płatowcu seryjnym wpaść w korkociąg bez własnej woli, wiedzy lub nieuwagi; po drugie, że po zatrzymaniu się silnika można zawsze i wszędzie wylądować bez obawy o swe życie.

Powyższe twierdzenia są oczywiście przeciwieństwem tego, co większość ludzi myśli. Może nawet znajdę pilota, który o ich prawdziwości będzie powątpiewał. A jednak nie są one nieprawdziwe. Jako konsekwencję tych twierdzeń wypada mi podać i trzecie, że mamy największy procent wypadków w lotnictwie, których można uniknąć.

Płatowiec utrzymuje się w powietrzu siłą parcia skrzydeł do góry, która powstaje przy posuwaniu ich w powietrzu. Aby siła ta była wystarczająca, skrzydło musi poruszać się z pewną określoną i dość znaczną szybkością. Gdy szybkość ta spadnie poniżej pewnego określonego krytycznego minimum, które zmienia się w zależności od typu i obciążenia płatowca, płatowiec „traci szybkość", wymyka się sterowaniu, traci czułość na stery, czyli staje się zwyczajnym workiem i spada. O ile w tym momencie nie odzyska natychmiast utraconej szybkości, rozpoczyna wykonywać akrobację lotniczą zwaną korkociągiem. W korkociągu płatowiec opada silnikiem prostopadle do ziemi kręcąc się szybko skrzydłami wokół kadłuba, to jest wokoło swej osi podłużnej.

Tak wygląda opis korkociągu. Jak widzimy nie ma w nim nic tajemniczego. Gdy płatowiec ma szybkość — nie może wykonać korkociągu — gdy traci szybkość — wpada w korkociąg.

Szybkość utracić może płatowiec z dwóch powodów — przez darcie się pod zawielkim kątem w górę, lub przez poślizg.

Płatowiec nie drze się w górę jak winda lub elewator. Musi on pod pewnym kątem unosić się w górę i tak jak w samochodzie kąt ten jest ograniczony. Gdy pilot próbuje wznosić się za stromo, płatowiec traci szybkość. (Należy zapamiętać sobie, że termin lotniczy „traci szybkość" odnosi się do płatowca, a nie do silnika. Silnik może chodzić na pełnym gazie i na pełnych obrotach, a mimo to płatowiec szybkość straci). To samo stanie się gdy zamknąwszy silnik, nie zniżymy dostatecznie płatowca ku ziemi. Z zamkniętym silnikiem płatowiec jest jakby w chwili zjeżdżania z góry. Gdy pilot nie nada tej górze odpowiedniego kąta spadu, będzie ten lot za powolny i płatowiec straci szybkość.

Drugim wypadkiem kiedy płatowiec wpadnie w korkociąg jest poślizg. Wygląda on podobnie jak u motocyklisty, który za duży ma rozpęd lub za dużo pochyli motocykl na zakręcie. Gdy pilot zanadto pochyli płatowiec, a nie wykona dość ostrego wirażu, płatowiec zacznie się ślizgać bokiem, przekręcając się coraz bardziej przodem ku ziemi. Szybkość jego nie zmniejszy się, lecz parcie bardzo znacznie zmaleje i o

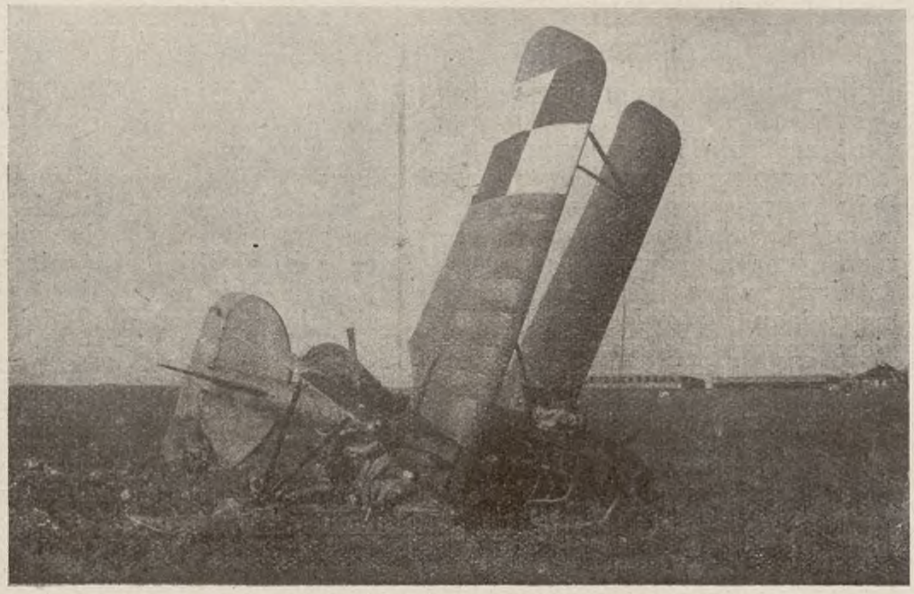


Przy starcie, gdy pilot za mocno i za szybko pociągnie drążek sterowy nastąpi nieuchronnie „kraksa". Może ona nienastąpić tylko, o ile płatowiec posiada odpowiednią szybkość.

ile poślizg jest za silny, płatowiec wpadnie w korkociąg.

Płatowiec, którego stery są w położeniu prostem, lub ster głębokości lekko opuszczony (drążek sterowy posunięty do przodu poza martwy punkt), nie może iść korkociągiem. Jeżeli, w czasie straty szybkości, pilot przesunie drążek sterowy do przodu, czyli lekko odda, płatowiec przejdzie do lotu planującego. W locie tym odrazu odzyska utraconą szybkość, poczem może wyrównać linję lotu. O ile jednak pilot trzymać będzie drążek sterowy przyciśnięty do siebie, podniesiony ster głębokości nie pozwoli płatowcowi nabrać szybkości, płatowiec pozostanie nadal w korkociągu, i to tak długo, jak długo pilot trzyma ster w położeniu nienormalnem. Z chwilą gdy przesunie drążek do położenia neutralnego, płatowiec momentalnie przestaje się kręcić, nabiera szybkości, stery odzyskują swą czułość i samolot staje się posłuszny najdrobniejszym ruchom. Sądzę, że jest to zupełnie proste w teorji, a i w praktyce wiele trudniej nie wygląda.

Jeżeli jednak czytamy o korkociągach, to muszą się one wydarzać. W bydgoskiej szkole obserwowałem raz taki wypadek. Jeden z uczni wzniósł się na znaczną wysokość i próbował ósemki. Widocznie sprawiało mu wykonanie trudności, bo płatowiec bywał często w bardzo dziwacznych położeniach. Wreszcie na wysokości około 2000 metrów wpadł w korkociąg. Uczeń natychmiast z korkociągu samolot wyprowadził, lecz prawie w tym samym momencie płatowiec wpadł w nowy korkociąg, tym razem w drugą stronę. Jeszcze więc raz wyprowadził uczeń płatowiec, by znowu wpaść w nowy korkociąg. Trzeci raz już płatowiec był prawie dobrze wyprowadzony i zaczął nabierać szybkość, gdy znowu z niewytłomaczonych powodów wpadł w korkociąg. Czwarty raz było wszystko na najlepszej drodze, lecz na drodze tej był las. Płatowiec poszedł w strzępy — uczeń podrapał się o igliwie, oberwał parę sińców, lecz na szczęście nic poważnego sobie nie uszkodził.



Gdy silnik przy starcie wysadza nie próbój zawracać na lotnisko. W 99 wypadkach na 100 stracisz szybkość i ślizgniesz się na skrzydło. O ile masz mały teren do lądowania umiejętnie zrobiony poślizg z małej wysokości uratuje ci życie.

Widziałem i inny przykład. Był raz uczeń z instruktorem na spirali. Płatowiec zataczał bardzo ładne kręgi, wyczuwało się jednak, że często leci na granicy utraty szybkości. Na wysokości około 300 m płatowiec stracił szybkość. Instruktor, który umyślnie pozwalał uczniowi na błędy, by je łatwiej zrozumiał, chwycił za ster. Płatowiec zrobił pół obrotu korkociągu, zatrzymał obrót wokoło swej osi, nabrał szybkość i na wysokości 200 m poleciał najspokojniej dalej. Uczeń ten w tym dniu już nie latał, był jednak potem doskonałym pilotem.

Różnicą w tych dwu wypadkach jest pojecie szybkości. Uczeń, który zrobił kraksę, zatrzymał obrót płatowca w korkociągu, lecz nie potrafił doczekać się powrotu szybkości i wyrywał nos swego płatowca za wcześnie, chcąc powrócić do linji lotu. W ten sposób unosząc ster głębokości za wcześnie, tracił resztki nabytej szybkości i wpadał w nowy korkociąg, powtarzając to kilka razy. Instruktor przeczekał powstrzymaniu korkociągu, płatowiec jego odzyskał pełnię szybkości i pełną władzę w sterach.

Doświadczony i dobry pilot instynktownie odczuwa szybkość płatowca. Czucie to staje się jakby wrodzone i jest najważniejszą i najtrudniejszą do nabycia umiejętnością. Stratę szybkości, a właściwie jej nadejście sygnalizują nam zmysły tak silnie jak ryk syreny sygnalizuje słuch. Przed zupełną stratą szybkości upływa zawsze kilka sekund ostrzeżenia, a wrodzone czucie dobrego pilota bezwiednie i automatycznie odpycha drążek steru głębokości, wstrzymując korkociąg, zanim on wogóle może nastąpić. Dobry pilot może wpaść w korkociąg w czasie akrobacji, które wykonuje zawsze na znacznej wysokości, w spokojnym locie lub spirali w korkociąg nigdy nie wpadnie.

Współczesny silnik rzadko zawodzi, zawieść jednak może. To co się potem stanie zależy zupełnie od pilota. Każdy pilot jest w stanie ochronić siebie przez odpowiedni manewr płatowcem w razie zatrzymania silnika. Jeżeli pilot ten jest doświadczony i wytrawny to równocześnie jest każdej chwili przygotowany na taki wypadek. Nawet w najtrudniejszych warunkach pilot potrafi wyjść cało, chociażby z uszkodzonego płatowca. Zatrzymanie się silnika w locie nie jest wymówką w razie ciężkiego wypadku lotniczego.

Gdy silnik nagle się zatrzyma, należy natychmiast przejść do lotu planującego, ponieważ szybkość, której stracić nie wolno nadawać będzie w takim locie siła ciężkości. Jak już poprzednio mówiłem płatowiec w locie planującym porównać można do samochodu zjeżdżającego z góry. Góra ta musi mieć zawsze odpowiedni skłon, który nadaje szybkość. Każda próba zmniejszenia kąta lotu planującego może się skończyć stratą szybkości.

Kąt ten u większości płatowców wyraża się w stosunku 4 lub 5—1, to jest płatowiec z zatrzymanym silnikiem przelecieć może w linji prostej 400—500 metrów z każdych 100 metrów wysokości. Z wysokości

1000 metrów pilot może wybierać miejsce w promieniu 4—5 kilometrów. W każdym wypadku na tej przestrzeni można wybrać miejsce dla osadzenia płatowca.

Tak jak niesłychanie ważne jest by nie stracić szybkości, tak również ważne jest by pilot każdego czasu był na zatrzymanie się silnika przygotowany. Podobnie jak trudno jest jechać do miasta po gaśnicę, gdy stodoła się pali, tak również trudno jest zacząć wybierać teren jak silnik stoi. Pilot stara się zawsze mieć w czasie lotu na uwadze odpowiednie pola, które umożliwią mu lądowanie w razie zepsucia się silnika. Przed lotem wybiera wysokość i kierunek, który mu zawsze pozwoli na wylądowanie. Miejscem takiego lądowania może być łączka pomiędzy drzewami, wydma piaszczysta, pole, wreszcie droga bez drzew i rowów.

Nie należy również nigdy startować wprost na drzewa lub budynki, nie należy latać nad osiedlami, lasami, jeziorami lub wogóle terenami uniemożliwiającymi bezpieczne lądowanie. Wylatując na przelot należy wznieść się na odpowiednią wysokość, wybrać po drodze swej miejsce ewentualnego lądowania i lecieć w tym kierunku. Mijając wybrane miejsce szuka się następnego i tak dalej, aż do portu dolotu. W razie gdy natychmiastowe wyszukanie nastręcza trudności, a wypadek zatrzymania się silnika ma miejsce, pilot może jeszcze zawsze wrócić do poprzedniego miejsca.

Powiecie, że to dużo i nudnej pracy. Rzeczywiście na miesiące i lata praca ta będzie niepotrzebna. Ale nadejść może dzień, że silnik się zatrzyma. Po dwóch sekundach pilot zmierza już do znanego pola. Minuta i pilot po wylądowaniu stoi obok swego nieuszkodzonego płatowca, mile uśmiechając się do wybranego pola, które zrządzeniem losu miał bliżej poznać.

Lądowanie z „stojącą dechą" — jak popularnie w gwarze lotniczej określa się lądowanie z zatrzymanym silnikiem, nie jest oczywiście tak proste i łatwe jak zwykłe lądowanie na lotnisko. Pilot, w którego płatowcu zatrzymał się silnik, winien natychmiast przejść do lotu planującego i skierować się w stronę wybranego uprzednio pola. Ponieważ lądowanie powinno o ile możności odbywać się pod wiatr, najlepiej jest starać się dolecieć z wiatrem do pola w ten sposób, by mieć je obok po lewej stronie płatowca i by w tem położeniu być na wysokości około 300 m ponad polem. Jeżeli teraz rozpocznie pilot zataczać szeroki łuk, którego środkiem będzie pole to uzyskać może po przeleceniu 180 stopni łuku najzupełniej odpowiednią odległość i wysokość do wylądowania na polu. Sposób ten jest dobry, ponieważ pozwala pilotowi orjentującemu się, że za daleko „wyjdzie" zdłużyć łuk odpowiednio, lub widząc, że za nisko będzie, łuk odpowiednio skrócić.

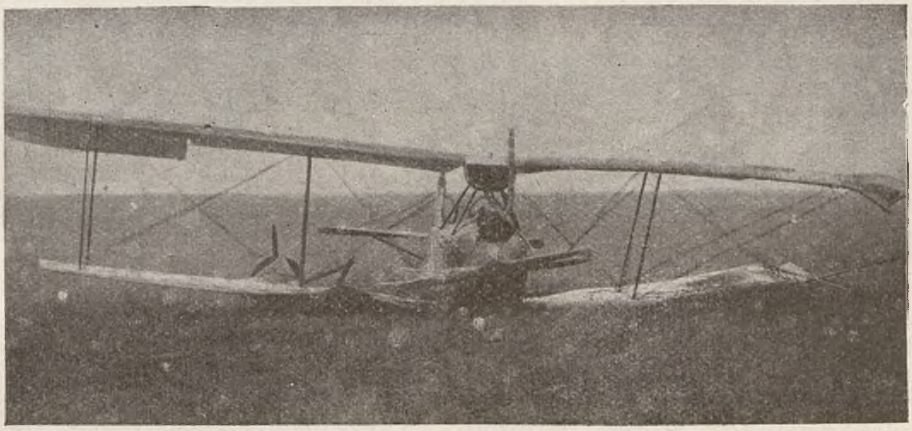
Czy przy lądowaniu płatowiec zostanie uszkodzony z powodów terenowych jest rzeczą drugorzędną. Oczywiste jest, że pilot stara się płatowca nie uszkodzić. Lepiej jest wobec tego wybierać najlepsze pole, lecz ostatecznie o ile płatowiec stanie na nosie (skapotuje) to jest to nieprzyjemne, ale nie jest nieszczęściem.

Powiedzmy jednak, że pilot przeliczy się w odległości, czy wysokości. Wyobraźmy sobie, że zdaje sobie sprawę iż do wybranego pola normalnym lotem ślizgowym nie doleci. Taki wypadek należy zawsze brać pod uwagę. Lądowanie przymusowe wymaga znacznej dozy lotniczego spokoju i wprawy, i błędy w określeniu miejsca zdażyć się mogą nawet najwytrawniejszemu pilotowi. I w tym jednak wypadku nie ma powodu dla „kraksy" niebezpiecznej. Niebezpiecznie kończy się tylko puszczenie płatowca z jakiejkolwiek wysokości na głowę, które zawsze kończy się nietylko strzaskaniem samolotu lecz i poważnemi obrażeniami ludzi lecących. Zderzenie się z przeszkodami na ziemi, choć oczywiście nie bardzo miłe, nie bywa dla ludzi niebezpieczne. Pilot wytrawny zauważywszy swą omyłkę w ocenie, godzi się z tą myślą i wybiera w granicach zasięgu najwolniejsze miejsce. W to miejsce schodzi wirażem. Jeżeli chodzi o połamanie samolotu, to każdy pilot wie dobrze jak to może zrobić. Albo więc „przepada" z kilku metrów, łamiąc podwozie, albo rzuca przed ziemią maszynę na skrzydło, które łamiąc się atmortyzuje uderzenie kadłuba. Sposoby te są może brutalne. ale nie są niebezpieczne. I jak mówi lotnicze przysłowie: „Lądowanie jest dobre, gdy możesz odejść od maszyny".

Kiedy więc zdarzają się ciężkie wypadki, po zatrzymaniu się silnika w powietrzu? Tylko jedynie wtedy, gdy pilot zapomni o konieczności przestrzegania najsurowszego prawa lotnictwa — nie tracić szybkości! Można schodzić na dół z „małpią" szybkością, można mając szykość poderwać maszynę w górę, można nad ziemią klapnąć jak stary wór kartofli, można rzucić maszynę na skrzydło. Jednego tylko nie można — zamyślić się nad tem jak co zrobić. Samolot planuje, a jeżeli w tym czasie zdoła się wymknąć ręce pilota, pójdzie dalej bez tej ręki, tak jak sam będzie chciał.

To jest właśnie sposób w jaki zdarzają się wypadki. Silnik się zatrzymał, a pilot rozgląda się szukając pola.

Nie przeglądał on przedtem okolicy, przez którą leci i grupa dobrych pól jest właśnie za nim. Jedyne miejsce możliwe to małe pastwisko okolone drzewami. Jest ono niewielkie, lecz pilot sądzi, że zdoła wylądować na niem. Okazuje się, że wiatr jest silniejszy niż pilot przewidywał i po kilku chwilach odczuwa on, że pastwisko jest trochę za daleko. Sprawdza jeszcze raz o-



Lądując z przepadaniem najwyżej uszkodzimy płatowiec. Załoga wychodzi zawsze cało.

kiem odległość, ocenia wiatr i unosi cokolwiek nos płatowca by móc jak najbardziej przedłużyć lot. Szybkość spada. Umysł pilota zajęty jest pastwiskiem, które musi osięgnąć. Pociąga jeszcze lekko drążek sterowy. — I w tej chwili traci szybkość, wpada w korkociąg na małej wysokości —, a na drugi dzień pełne szpalty w gazetach.

Jest to zwyczajny przebieg wypadku, gdy silnik zatrzyma się w locie. Streścić się można łatwo. Tracąc szybkość, tracimy swe zdrowie lub życie, schodząc do ziemi z szybkością, możemy w najgorszym wypadku odejść na własnych nogach od „kraksy".

Uniknąć wypadków podobnych możemy tylko przez trening. Korkociągi rodzą się tylko w niedoświadczonych rękach. Trening ten jest zadaniem szkół lotniczych przyczem należy ucznia wykazującego brak czucia lotniczego odrazu z listy szkoły skreślić. O ile tylko zauważymy, że uczeń traci szybkość i nawet sobie z tego sprawy nie zdaje, możemy śmiało stwierdzić, że nie nadaje się on do lotnictwa. Faktem jest bowiem, że nie wszyscy ludzie mogą latać. Większość może, jest jednak mniejszość której nigdy naprawdę latać nie nauczymy i która prędzej czy później skończy z lotnictwem. Uczeń taki nigdy nie użyje w miarę wychylenia steru, albo za mało, albo za dużo. Spirale jego są pasmem poślizgów i korkociągów. Nigdy nie jest pewien jak i gdzie wyląduje. Poprostu nie ma czucia.

Czasem prowadzi uczeń taki płatowiec w powietrzu doskonale dopóki lot jest normalny. Gdy jednak instruktor przetnie mu kontakt, nigdy nie wie co ma począć. Toczy wokoło wzrokiem szukając pola, niepewnie spogląda na 3 lub więcej odcinków nie wiedząc w którym kierunku poprowadzić płatowiec. Wybiera wreszcie najgorszy i pakuje się nań z bocznym wiatrem. Wiraż jego jest łamany i zwykle wyjdzie za daleko, chcąc więc zyskać na przestrzeni robi nagły skręt, zapominając o szybkości i — instruktor włącza silnik oraz ujmuje stery ratując ucznia i płatowiec od niechybnej straty szybkości.

Dobry instruktor z łatwością oceni zdolności ucznia lotniczego. Siedząc z nim w płatowcu i zważając na sposób prowadzenia może określić najdokładniej nietylko obecny stopień wyszkolenia, lecz i to do czego uczeń dojdzie po miesiącu lub roku. Oczywiście są czasem wypadki graniczne. Nie można zdolności latania określić tak jak formułkę matematyczną, ale zupełną niezdolność można łatwo i prawie bez omyłki wyczuć. Dla tych uczni jest tylko jedna rada — zostańcie na ziemi. Lepiej wyjść z lotnictwa, niż być z niego wyniesionym.

W wojskowych szkołach problem ten jest prosty. Nieodpowiednich odsyła się do oddziałów macierzystych.

Trudniej jest w szkołach cywilnych. Nie ma bowiem nikt prawa zabronić zdrowemu człowiekowi nauki latania. W sposób prawny kwestji tej rozwiązać nie możemy. Jak się taki człowiek uweźmie na latanie, to dopiero siła ciężkości wyleczy go na zawsze z tej namiętności. Sądzę jednak, że większość uczni posiada zdrowy rozsadek i z tymi nie będzie specjalnych trudności. Wiedzą oni, że nie mogą być kompetentnymi do osądzenia swych zdolności i w tym wypadku należy do instruktora by odpowiednio wartość ich wysiłków im wytłómaczył. Nie latamy, gdy nam lekarz zabroni — nie możemy więc latać, gdy instruktor na to nie pozwala, co jest zresztą jego zawodowym obowiązkiem.

Ale nawet zdolny uczeń pierwszy raz zrobi błąd przy lądowaniu poza lotniskiem. Do lądowania z „stojącą dechą" potrzebna jest znaczna doza spokojnych nerwów, szczególnie że i pólko jest zwykle niewielkie.

Nauka lądowań przymusowych winna być objęta programem szkoły. Lądowanie takie wykonuje rutynowany instruktor bez zarzutu. Winien więc on wznieść się z uczniem na pewną wysokość spróbować kilkakrotnie czucia ucznia na stratę szybkości, a gdy uczeń już dobrze lata — nieoczekiwanie przeciąć mu kontakt, zostawiając uczniowi zupełną swobodę działania. Instruktor wprawny czuje stratę szybkości z daleka. Przecięcie kontaktu winno nastąpić parę razy i w rozmaitych pozycjach. Zaraz po starcie, nizko, na wirażu i t. d. Uczeń wyszukuje teren, robi spirale — wiraże tak jak umie, gdy zbliża się dobrze do terenu powinien mu instruktor pozwolić lądować. Jeżeli podchodzi źle, instruktor włącza silnik i lot odbywa się dalej. Ważne jest jednak, by uczeń robił wszystko najzupełniej sam, dobrze jest nawet na jego pytanie odpowiedzieć że „silnik przestał działać".

Po odbyciu dwudziestu do trzydziestu takich lotów uczeń może spokojnie sam lecieć od miasta do miasta, z tą pewnością, że w razie zepsucia się silnika da sobie radę.

Wypadki w lotnictwie zdażać się będą zawsze. Jest bowiem cały szereg czynników, które je powodują, a niektóre z nich są trudne lub prawie niemożliwe do zwalczenia. Można jednak ilość ich obniżyć do minimum.

To właśnie zadanie leży w kompetencji szkoły lotniczej, która powinna dążyć do zapobieżenia im. Najważniejszem jest selekcja uczni, a następnie jak największy trening.

Pamiętajmy jednak, że **latanie jest bezpieczne, lecz tylko dla tych którzy trenowali latanie niebezpieczne.**

B. OSman.



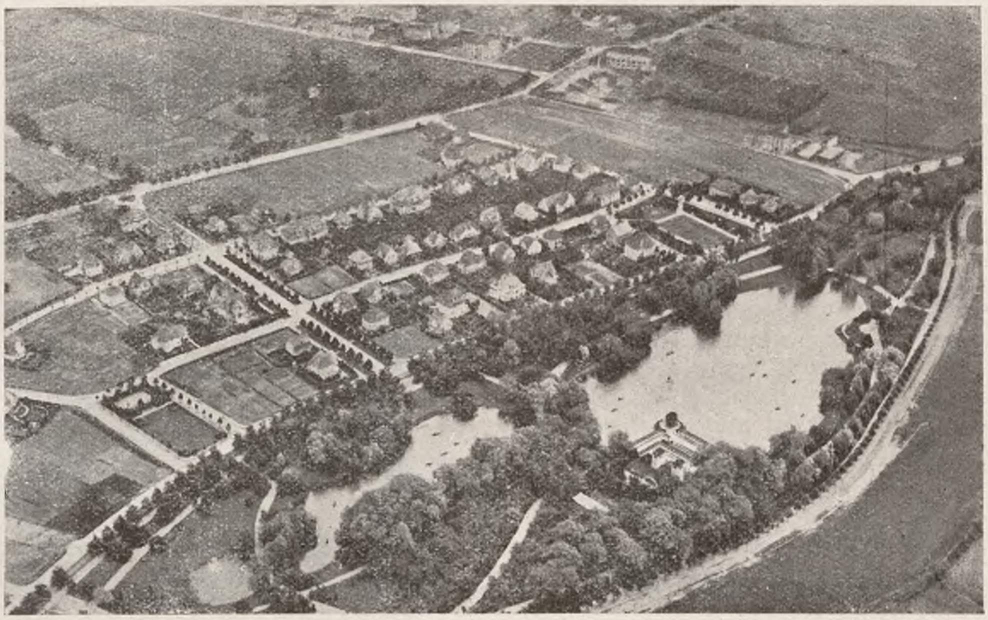
Przy starcie i lądowaniu należy bardzo uważać, czy pole jest wolne. Nieuwaga może wywołać „kraksę" w rodzaju tej.

Amerykańskie lotnictwo cywilne.

Najlepszem zwierciadłem, w którem utrwala się wyczyny lotnictwa cywilnego jest statystyka. Niestety jednak statystyki Ameryki są tak niekompletne, że ani marzyć nie można o stworzeniu sobie na ich podstawie rzeczywistego obrazu o rozwoju cywilnego lotnictwa. Tem nie mniej lotnictwo cywilne Ameryki stoi na poziomie, którego żadne z państw europejskich nie osiągnęło i dla tego uważam za wskazane podać do wiadomości tych parę uwag, których zebranie nie nastręcza trudności, a które nie tylko są znacznem dopełnieniem obrazu amerykańskiego lotnictwa cywilnego, lecz powinny wzbudzić ciekawość wśród tych, którym rozwój lotnictwa cywilnego w Polsce leży na sercu.

*

Jedną z bardzo ważnych dziedzin lotnictwa w Ameryce jest poczta. Opłata pocztowa wynosi 10 centów za ½ uncji (14 gramów) bez różnicy o jaką odległość chodzi. Odnosi się to w równej mierze do drogi lotniczej i kombinowanej, to jest lotniczo-lądowej lub morskiej. Poczta ta korzysta z wielkich przywileji należnych najlepiej opłacanej przesyłce. Podlega więc specjalnej rejestracji, dostawie i udogodnieniom przy transporcie drogą lądową lub wodną.

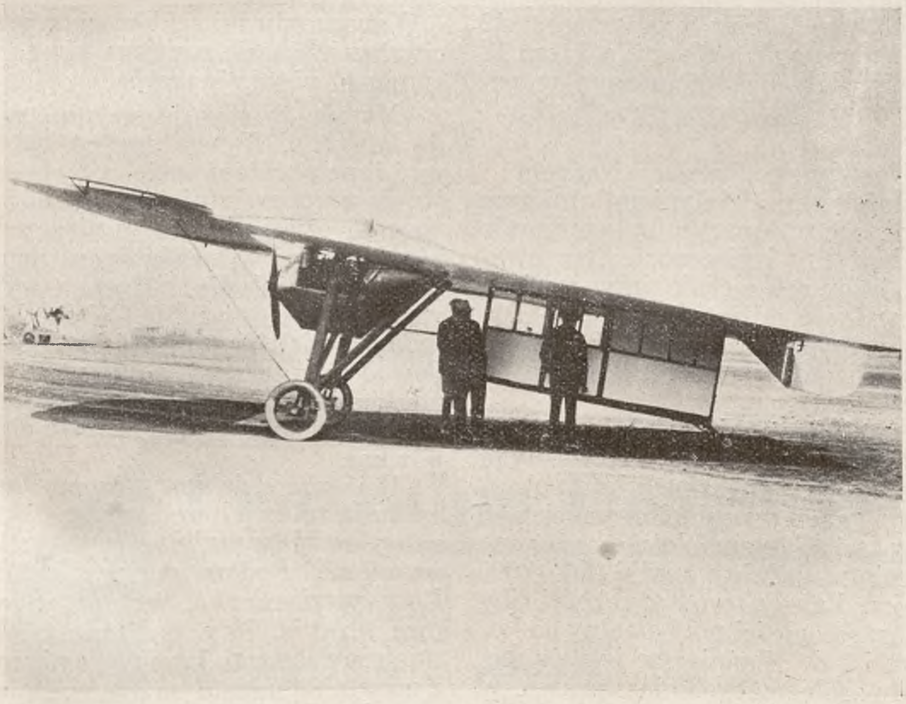


Na fotografji lotniczej ukośnej wspaniale wygląda park w Sołaczu (Poznań).

W celu zainteresowania społeczeństwa tym rodzajem poczty do roku 1924, każdy list i każda przesyłka wysyłana była pocztą lotniczą bez dodatkowej opłaty, jednakże nadawca musiał umieścić na niej napis „Via Air Mail" („Pocztą lotniczą"). W roku 1924 wprowadzono specjalny dodatek za szybkie dostarczenie. W tym czasie egzystowała tylko jedna linji pocztowa New York- San Francisko. Linję tę podzielono na trzy odcinki, każdy o długości około 1.600 km i za każdy odcinek ustalono taryfę 8 centów za 1 uncję (28,3 grama). Gdy od linji tej zaczęło powstawać szereg ogałęzień, ustalono dopłatę 10 centów za każdą uncję listu, który od głównej linji przechodził na boczne. Ponieważ jednak obliczenia te okazały się zanadto skomplikowane dla publiczności z dniem 1 lutego 1927 roku wprowadzono jednolitą opłatę 10 centów za ½ uncji bez względu na odległość, którą list miał przebyć. Rezultatem tego ulepszenia był stały wzrost przewożonej poczty. Amerykanin może również przesłać list lotniczy do każdej części świata. Przyczem do 10 centów taryfy wewnętrznej dolicza się taryfę kraju, do którego list jest przeznaczony oraz taryfę odcinka zagranicznego odbywanego lotem.

*

Ruchliwość i przesiębiorczość amerykańska zdziałały bardzo wiele dla rozwoju lotnictwa cywilnego. Prawie bezpośrenio po zakończeniu wojny powstało w Ameryce cały szereg przedsiębiorstw, których zadaniem był: przewóz pasażerów, towarów, poczty, reklama, fotografje prasowe, zwiedzanie lotem, fotografje lotnicze i mapy, turystyka, szkolenie i cały szereg różnorodnych zadań, które dla celów tych używały najrozmaitszych typów płatowców wojskowych i cywilnych.



W Los Angelos odbyły się próby płatowca o oryginalnem rozwiązaniu konstrukcyjnem. Skrzydło płatowca tego rozciąga się aż do ogona.

Ten rodzaj przedsiębiorców nie był znany nigdzie poza Ameryką, a tam przyczynił się walnie do rozwoju lotnictwa i stworzył podstawy dla dzisiejszych solidnych i poważnych firm. Departament Poczt może śmiało powiedzieć, że wraz z tymi przesiębiorcami jest twórcą lotnictwa cywilnego, trzeba bowiem pamiętać, że w roku 1926 przedsiębiorcy drobni dokonali ogółem lotów o długości prawie 19.000.000 mil.

Podczas gdy organizacja wielkich przedsiębiorstw i linij lotniczych wymaga znacznego kapitału, amerykańscy businessmen'i lotniczy rozpoczynali pracę posiadając 1 płatowiec, przyczem pilot był właścicielem, dyrektorem, kierownikiem ruchu, bileterem, kontrolerem, stróżem i t. d. Przedsiębiorstwo jego rozwijało się i rozszerzało coraz dalej swą strefę działania.

Jednem z ulubionych zajęć tych przedsiębiorców jest i była fotografja lotnicza. Fotografuje się nie tylko zakłady fabryczne, lecz całe linje kolejowe, a wszystko to służy następnie dla celów reklamowych. Przedsiębiorstwa kolei żelaznych przekonały się, że lotnicze mapy ich tras są bardzo dokładne i pożyteczne. Fotografja lotnicza terenów przed budową linji kolejowych, przewodów wysokiego napięcia, okazała się niezastąpiona.

Fabrykanci o poglądach bardzo realnych tłumnie cisnęli się po zdjęcia lotnicze swych warsztatów pracy, by klienteli swej móc pokazać prawdziwość swych opowiadań i rysunków przedstawiających ich zakłady. Architekci zamawiali zdjęcia co 3 dni by móc pokazać szybkość postępów w budowie. Dzięki temu użycie obrazu z powietrza coraz bardziej wzrasta.

Może być, że jednym z ważnych momentów sukcesu fotografji lotniczej była pewność kontroli z powietrza i jej dokładność wobec normalnej kontroli drogą lądową. Jaskrawym tego dowodem są wyniki kontroli powietrznej w pięciu miastach stanu Connecticut, która podnosząc znacznie wpływy z podatków, pozwoliła na znaczne obniżenie procentów. Tabelka poniższa uwidacznia to dokłanie w cyfrach:

W dolarach			Podatek obniżono	
Miasto	Ogólny wpływ wzrósł od	do	od promille	do promille
Middleton	20.500.000	31 500.000	30	24
Manchester	35.000.000	52.000 000	18	13
Eeast Haven	6.900.000	13.170.000	28,5	15
Berlin	*3.900.000*	*7.640.000*	*25*	*15*
Rocky Hill	*1,500.000*	*4 000.000*	*22*	8,25

W samem Middletown fotografja lotnicza wykryła 1.896 domów i domków, które dotychczas podatku nie ponosiły. Na jednej tylko ulicy (Main Street) odkryto 79 składów,



Fotografja lotnicza prostopadła placu Wolności w Poznaniu.

które przy sporządzaniu list podatkowych pominięto. Sumy uzyskane za pomocą lotnictwa zużyte zostały na budowę nowych szkół, hal, dróg i t. d., a były one znaczne pomimo obniżenia procentu.

Middletown było pierwszem miastem skontrolowanem za pomocą fotografji lotniczej. Od czasu zamówienia do czasu sporządzenia dokładnych zdjęć i map z przestrzeni 42 mil kw. upłynęło 60 dni, a koszt 17 tysięcy dolarów był niczem w porównaniu do jednoczesnego zysku.

*

Następnem bardzo ważnem i wartościowem działaniem lotnictwa cywilnego w Ameryce było opylanie pól bawełny i niszczenie tem owadów, które rok rocznie przyprawiały farmerów o miljonowe straty. Dla celu tego pracuje w Południowych Stanach cały szereg przedsiębiorstw.

Opylanie takie polega na rozsypywaniu z płatowca chemicznych substancyj w proszkach i na pokrywaniu w ten sposób olbrzymich pól. Przy użyciu samolotu można w przeciągu godziny opylić 200—1000 akrów. Zależy to od szybkości płatowca, odległości pól bawełny od lotniska i t. d. Ważniejsze jest, że można to zrobić natychmiast prawie po deszczu, kiedy sposób ten jest rzeczywiście skuteczny i substancja chemiczna wsiąknie w wilgoć ziemi i rosę na liściach i pędach. W porównaniu przyjąć trzeba, że najlepsze maszyny rolnicze są w stanie opylić przy najlepszych warunkach pracy 30 akrów w ciągu całego dnia, przyczem wyjechać na pole nie mogą zaraz po deszczu, bo koła ich i nogi zwierząt pociągowych grzęzłyby w mokrej ziemi.

Szybkość płatowca pozwala również farmerowi wykonać zabieg opylenia plantacji w ciągu kilku godzin po zauważeniu owadów lub choroby krzewów.

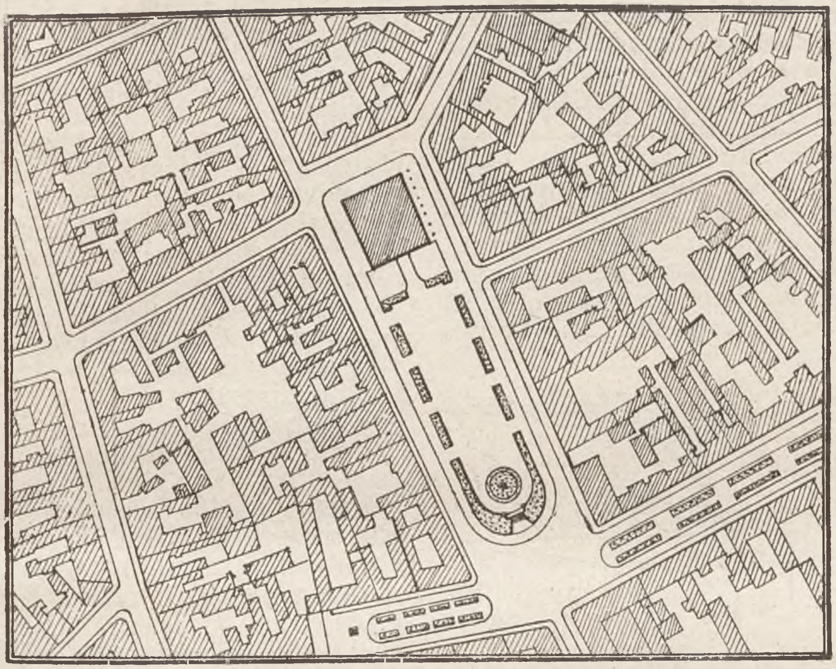
O znaczeniu tej szybkości w przeciwstawieniu się rozszerzeniu zarazy nawet pisać nie trzeba.

Metodę tę stosuje się nie tylko do bawełny. Tytoń, spruce, cytryny i inne plantacje uciekają się często do pomocy lotnictwa. W chwili obecnej czyni się próby niszczenia plagi komarów i moskitów za pomocą opylania okolic, będących wylęgarniami tych owadów. W dziale opylania mieliśmy zresztą i w Polsce dowody skutecznej walki płatowca z szkodnikami drzewostanu iglastego (mniszka, kornik, sówka-chojnówka).

Dziś przedsiębiorcy amerykańscy mają tak wiele rodzaji prac, które wykonują, że trudno je wszystkie wymienić. Podam jednak niektóre: Loty wycieczkowe, loty propaganowe krótkie, loty nad miastami i miejscowościami kąpielowemi, loty z miasta do miasta na życzenie, loty ponad polami lub torami meczów, wyścigów i t. p. dla celów obserwa-

cji, loty doktorów do pacjentów, pacjentów do szpitali, loty dla spóźnionych pasażerów pociągów i statków, loty z aparatem filmowym, loty z reporterami dzienników na miejsce sensacyjnych zdarzeń, inspekcja majątków, fabryk i przedsiębiorstw, loty ponad zniszczonymi terenami celem stwierdzenia rozmiarów szkód, dowóz czasopism i żywności do okolic niedostępnych, patrole leśne, przewóz straży pożarnej i przyrządów do gaszenia ognia w lasach, przewożenie gotówki do banków, które mają nagłe wypłaty. Loty naukowe, badania zadymienia miast, loty dla filmu, loty geograficzno-badawcze, loty przemysłowców i kupców, pisanie po niebie, nauka i studjum ruchu w ulicach miast, poszukiwanie zaginionych, fotografja lotnicza: zdarzeń, wypadków, fabryk, meczów, budynków, sporządzanie map różnego rodzaju i t. d. i t. d.

Czynności te przeważnie odbywają się w ciągu dnia i już nie wzbudzają ciekawości. Amerykanin uważa je podobnie jak pocztę lotniczą, jako zjawiska życia codziennego, bez których w wieku 20 obejść się nie można.



I plan zrobiony z tej fotografji.

Pozostaje do omówienia sport lotniczy. Na rynku amerykańskim jest cały szereg tanich płatowców sportowych i turystycznych. Ma więc Ameryka tysiące prywatnych właścicieli płatowców, którzy używają go dla swej przyjemności i wygody. Rozwój tej gałęzi lotnictwa zależy od rozbudowy lotnisk i hangarów, która również jest w Ameryce na jak najlepszej drodze.

Stałe linje poczty lotniczej, a jeszcze bardziej ciągłe rozszerzanie ich sieci zmuszają do rozbudowy istniejących lotnisk i tworzenia nowych ośrodków ruchu lotniczego. Zajmują się tem w Ameryce miasta, towarzystwa, ludzie prywatni i wreszcie rząd. W każdym razie stwierdzić należy, że już jest cały szereg przedsiębiorców lotniskowych, którzy inwestują w tego rodzaju „interes“ znaczne kapitały z nadzieją wielkich zysków.

Podług danych oficjalnych wartość sum zainwestowanych w poszczególne lotniska i urządzenia waha się od 40.000 $ do 1.000.000 $.

Przy zakończeniu gospodarczego roku 1927 (czerwiec 1927) zgłoszonych było oficjalnie 864 lotnisk miejskich, handlowych, prywatnych, rządowych. Wiele z nich miało już ulec rozbudowie na podstawie wniesionych podań. Równocześnie nowo zgłoszonych projektów z samych miast było przeszło 150 tak, że w końcu następnego roku liczba lotnisk przekroczyła 1.000. Prócz lotnisk liczy Ameryka około 3.000 zarejestrowanych lądowisk (bez hangarów). Nad rozwojem lotnisk i lądowisk ma pieczę specjalny Wydział Ministerstwa Handlu, który wydaje specjalny biuletyn lotniskowy będący dokładnym obrazem tego co się na lotniskach dzieje i informatorem dla pilota chcącego odbyć lot po trasie nieznanej.

Ażeby sprawę rozbudowy lotnisk ożywić urządziło w roku ubiegłym ministerstwo loty propagandowe. Komandor Byrd z jednym urzędnikiem ministerstwa obleciał 45 miast na trasie 8.604 mil, Lindbergh 75 miast na trasie 12.362 mil. Obydwa loty zostały skrupulatnie przygotowane, a wyniki były nadzwyczajne.

Wielki nacisk kładzie się również na znakowanie miast. W ostatnich latach tysiące miast zostały oznakowane. Jedno z Towarzystw Olei Mineralnych za umieszczenie reklamy oznakowało 4.200 miast i miasteczek w 10 Stanach. Cztery inne koncerny robią to samo w 10 innych Stanach. W dziedzinie tej specjalnie zasłużył się czynną pracą obecny prezydent Hoover. Obecnie przystępuje Ministerstwo do specjalnego znakowania przeszkód lotniczych.

Płatowiec łącznikowy „Lublin R. X.

(Silnik Wright „Whirlwind“ 230 MK).

USAMODZIELNIENIE się w w dziedzinie konstrukcji lotniczej postępuje w Polsce w szybkiem tempie zupełnie nie współmiernym z bardzo trudnym stanem finansowym naszego przemysłu lotniczego, któremu dostatecznej dla należytego rozwoju ilości zamówień, rząd udzielić nie jest w stanie.

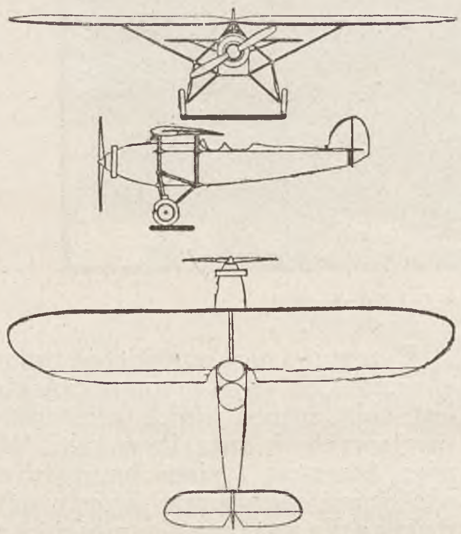
Jeżeli mówimy o konstrukcjach nowych to są one zawsze wytworem twórczej myśli fabrycznych biur studjum, których ośrodkiem są dziś już szeroko w społeczeństwie lotniczem znani konstruktorzy inżynierowie. W Lublinie — inż. Rudlicki — w Białej Podlaskiej inż. Cywiński, inż. Ciołkosz, inż. Grządzielski i Bobek — w Poznaniu inż. Bartel.

Lubelska Wytwórnia Samolotów Plage i Laśkiewicz przeprowadziła ostatnio praktyczne próby płatowca konstrukcji inż. Rudlickiego. Płatowiec ten znakowany R. X. o silniku Wright‘a Whirlwind 230 MK jest płatowcem łącznikowym. Jako taki powinien posiadać znaczną łatwość lądowania i startu przy stosunkowo niewielkiej mocy silnika, oraz niepoślednią szybkość w powietrzu. Wszystkim tym warunkom odpowiada znakomicie Lublin R. X. Może więc być doskonale użyty do pokojowego treningu obserwatorów lotniczych, w czasie wojny do służby łączności, a szerokie i wygodne podwozie przypomina wszystkie zalety amerykańskich płatowców pocztowych. Użycie więc R. X. w lotnictwie cywilnem jako płatowca pocztowego nasuwa się samo przez się na myśl.

Inż. Rudlicki znany już naszym Czytelnikom z konstrukcji płatowca dalekiego wywiadu Lublin R. VIII, który brał udział w locie Małej Ententy i Polski i tylko dzięki przypadkowi nie zajął jednego z pierwszych miejsc, dał nam w swym nowym tworze nawskroś nowoczesną konstrukcję, opartą na rurach stalowych samorodnie spawanych.

Opis techniczny.

R. X. jest jednopłatem o skrzydle umieszczonem nad kadłubem. Skrzydło o wydłużeniu 1 : 7 składa się z dwóch symetrycznych części, które oparte są na piramidzie z czterech rur stalowych złączonych pomiędzy sobą spawaniem. Każda połowa skrzydła oparta jest prócz tego na parze zastrzałów z rur stalowych, które z jednej strony łączą się okuciem z podłużnicami skrzydła, z drugiej z dolnemi podłużnicami kadłuba na tych samych okuciach, do których zamocowują się zastrzały podwozia. Zastrzały te posiadają usztywnienie z linek stalowych. Profil skrzydła lekko wklęsły posiada grubość 28 cm. na całej swej długości, prócz środka, gdzie dla otwarcia jak najlepszego pola widzenia dla pilota jest ona doprowadzona na minimum, potrzebnego dla zamocowania skrzydeł.



Lotki nieskompensowane zajmują całą długość skrzydła. Są one sterowane od wnętrza za pośrednictwem systemu rur stalowych.

Skrzydło jest konstrukcji drewnianej kryte płótnem

Kadłub R. X. tworzy konstrukcja rur stalowych samorodnie spawanych. Zasadniczy przekrój prostokątny pokryty jest w górnej części oprofilowaniem z żeberek drewnianych. Boki są zupełnie prostopadłe, zapewniając dzięki temu najlepszą widzialność pionową dla obserwatora. Przednia część kadłuba okryta jest blachą aluminjową, łatwo zdejmowaną, tylna część płótnem.

Siedzenie pilota umieszczono tuż za skrzydłem wyciętem, dla umożliwienia łatwego dostępu do kabiny i dobrej widzialności w górę. Szerokość kadłuba 90 cm. pozwala pilotowi na wygodę i zupełną swobodę ruchów. Od przodu umieszczona jest szybka ochronna, a pod nią komplet instrumentów pokładowych.

Tuż za pilotem znajduje się siedzenie obserwatora, co pozwala obsadzie na łatwe komunikowanie się. Obszerna kabina jest zaopatrzona w urządzenie dwusterowe, które można każdej chwili wyjąć.

Sterowanie poziome składa się z statecznika który można na ziemi regulować, oraz steru prowadzonego dźwigniami z rur stalowych.

Sterowanie boczne posiada dość duży statecznik i ster boczny podobnie jak ster głębokości nieskompensowany. Wszystkie płaszczyzny sterowe wykonane są z drzewa i kryte płótnem.

W przedniej części kadłuba umocowane jest łoże silnikowe, na którem spoczywa silnik Whirlwind — stojący, gwiaździsty, chłodzony powietrzem o sile 230 MK. Osłony aluminjowe okrywają i oprofilowują dokładnie silnik, odkrywając tylko cylindry. W osłonach tych umieszczone są specjalne okienka kontrolne, umożliwiające szybki i łatwy dostęp do ważnych części silnika. Rura wydmuchowa przedłużona jest w długi tłumik umieszczony po obu stronach kadłuba.

Śmigło o długości 3 m, drewniane jest oprofilowane stożkiem aluminjowym w części środkowej.

Zbiorniki zabierają ilość materjałów pędnych wystarczającą na lot 5-godzinny.

Podwozie bez osi posiada rozstaw kół 3 m i składa się z dwóch części niezależnych. Każda część tworzy V z rur stalowych umocowane w okuciach dolnej podłużnicy kadłuba. Tuż przy kole umocowany jest pionowy zastrzał amortyzacyjny. Koła można zastąpić łatwo nartami.

*

Charakterystyka ogólna:

Rozpiętość — 13,5 m
Długość — 8,33 m
Wysokość — 2,98 m
Głębokość skrzydła — 2,2 m
Powierzchnia nośna — 26 m^2
Ciężar własny — 900 kg
Ciężar użyteczny — 400 kg
Ciężar w locie — 1300 kg
obciążenie na 1 m^2 — 50 kg
Obciążenie na 1 MK — 5,65 kg
Szybkość maksym. — 180 km/gdź
Szybkość minim. — 65 km/gdź
Pułap — 6000 m
Start — 40 m
Lądowanie — 80 m
Zasięg — 800 km

Turystyka lotnicza polska.

Lot pil. Skórzewskiego z żoną.

Dnia 27 kwietnia wylądował na lotnisku w Krakowie pil. Skórzewski z żoną, po dokonaniu wspaniałego lotu turystycznego o długości przeszło 10.000 km. Lotu tego dokonał na awjonetce D. H. Moth, a trasa lotu wiodła z Londynu przez Paryż - Hiszpanję - Afrykę do Polski.

Lot pilota Skórzewskiego należy niewątpliwie do wspaniałych wyczynów sportowych, a nam udowadnia, że sport lotniczy w Polsce rozwinąć się może i powinien.

Hr. Skórzewski z Zbąszynia (Wielkopolska) był w polskiem lotnictwie wojskowym pilotem. Ukończył szkołę w Warszawie i Dęblinie, potem wyższą w Ławicy pod Poznaniem i przez 3 lata był instruktorem w szkole w Bydgoszczy.

Oto podany przez niego opis lotu korespondentowi „Ill. Kurjera Codziennego".

— Jak mi przyszła myśl tej podróży? Mój Boże — zupełnie prosto. Gdym się dowiedział, że w Anglji wypuszczono z fabryki samoloty, nadające się do sportowego, prywatnego i indywidualnego użytku — natychmiast pomyślałem, że powinienem sobie nabyć taki samolocik i odbyć nim wraz z żoną większą podróż.

Jest to samolot angielski, marki de Havilland Moth, z silnikiem Gipsy o sile 90 MK. Jest to ten sam model samolotu, z tym samym silnikiem, na jakim słynny lotnik angielski Mac Donald wyleciał tak niedawno w swoją podróż nad Atlantykiem do Ameryki, z której nie powrócił.

Samolot podobał mi się bardzo, to też nie namyślałem się długo nad nabyciem. Dokładnie 1 grudnia zeszłego roku wyruszyłem z nim z Londynu w pierwszy etap swojej podróży do Paryża. W Paryżu musieliśmy zatrzymać się na czas dłuższy. Pogoda była taka, że bezwzględnie niepozwalała na podjęcie dalszego lotu nietylko nam. W powietrzu były ciągle gęste mgły, deszcze i burze. Nikt nie latał, nie kursowały nawet samoloty stałych francuskich linij lotniczych.

Dopiero też po trzech tygodniach wyruszyliśmy z Paryża w drugi etap, przelot 500 kilometrów do Bordeaux. Z Bordeaux polecieliśmy znowu trochę na wschód do Carcassonne, dokąd przylecieliśmy dokładnie w dniu Nowego Roku. Spotkała tu nas śnieżyca, która w tamtych stronach jest rzadkością i w owem Carcassonne zatrzymał nas przez sześć dni śnieg ciągle padający. Gdy nareszcie mogliśmy podjąć podróż dalszą, dalszy nasz etap prowadził do Perpignan, jeszcze we Francji, a z Perpignan już do Hiszpanji do Barcelony. Wszystkie te przeloty nie nastręczały nam większych trudności.

— Mogę natomiast powiedzieć — ciągnął dalej p. Skórzewski — że jednym z najtrudniejszych etapów naszej podróży był przelot 500 kilometrów — na takie mniej więcej etapy starałem się rozłożyć całą podróż — z Barcelony na północy Hiszpanji do Alicante na południowym jej brzegu, wzdłuż wschodniego wybrzeża Hiszpanji. Lecieliśmy na przemian to ponad szczytami i przepaściami górskiemi, to nad przepaścią morza, wśród silnych wiatrów.

W Alicante porzuciliśmy ziemię Europy i bez lądowania, nad Gibraltarem przelecieliśmy do Casablanca już na lądzie afrykańskim, a stamtąd dalszemi etapami po kilkaset kilometrów, nad Marokkiem i Algierem: z Casablanca do Rabat, potem do Meknes, z Meknes do Fezu, z Fezu do Oranu, z Oranu do miasta Algieru.

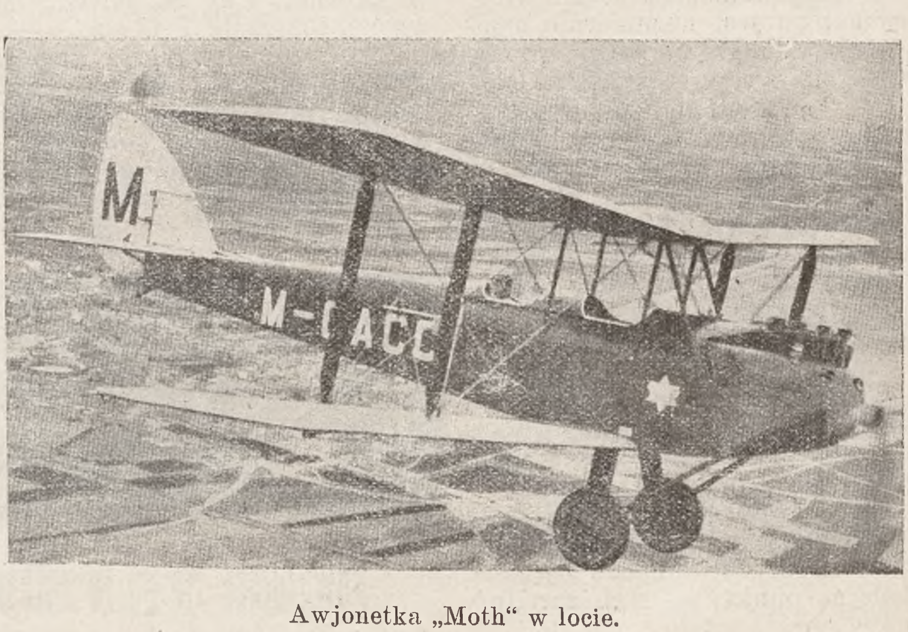
Aż do Algieru włącznie wszystkie nasze lądowania odbywały się w miejscowościach Afryki ucywilizowanej już przez kolonizację i gospodarkę francuską, w miastach zwiedzanych przez tysiące podróżnych, będących siedzibami władz mających wszelkie urządzenia cywilizacyjne itd.

Bardziej zajmująca i bezwzględnie nowa część podróży zaczęła się dla nas dopiero, gdyśmy z Algieru po kilku dniach pobytu tam, jak i w innych miastach wymienionych, ruszyli już prosto na południe w głąb Sahary.

Pierwszym etapem tej „pustynnej" już naszej podróży, podczas której lądowało się na piasku, obciążając po zejściu samolot wieloma ciężkiemi kamieniami, aby go nie podniósł wiatr gdzieś dalej w pustynię i nie zasypał piaskiem, przyczem trzebaby całej ekspedycji dla odszukania go — był przelot do miejscowości Bu-Saada, oddalonej o 300 kilometrów na południe od Algieru. Już na pustyni, w głębi skwarnej Afryki. I tu — niespodzianka, niespodzianka zresztą zarówno dla nas jak dla tuziemców.

— Oto gdy przelecieliśmy do Bu-Saada, zastaliśmy tam zamiast upałów — śnieg, nasz północny śnieg, który wywołał u Arabów niesłychane zdziwienie, ponieważ jest to jedyny wypadek opadu śniegowego w tej miejscowości, jaki pamiętają najstarsi nawet tam żyjący ludzie.

Okazuje się, że tego roku również w Afryce klimat i temperatura były tak samo, jak u nas, „do góry nogami". Wszędzie na naszej drodze po ziemi afrykańskiej mieliśmy do czynienia z wiatrem, burzami i zimnem. Jeżeliby nam chodziło o ciepło, to



Awjonetka „Moth" w locie.

doprawdy nie byłoby po co lecieć do Afryki...

Dnia 28 kwietnia zawitał D. H. hr. Skórzewskiego do Ławicy i natychmiast udał sie w dalszy lot do swego majątku pod Zbąszyń.

*

Roczne sprawozdanie prezesa Angielskiego Towarzystwa Budowy Płatowców i Silników Lotniczych „De Havilland“ rzuca ciekawe światło na szybki rozwój przemysłu, dotyczącego płatowców lekkiego typu. W ciągu roku 1928 Towarzystwo „De Havilland“ zbudowało i sprzedało

336 płatowców sportowych,

„DH 60 Moth“

i było zmuszone do rozszerzenia swoich zakładów. Zaczęło też ono wyrabiać silniki lotnicze „Gipsy“ o sile 100 MK i zaopatruje w nie swe płatowce typu „Moth“. Obecnie wyrabia się tygodniowo 16 płatowców typu „Moth“. Silniki „Gipsy“ były wyrabiane w ilości 20-tu w okresie tygodniowym, obecnie zaś jest nadzieja, że ilość ich dojdzie do 70-ciu tygodniowo. Towarzystwo „De Havilland“ zorganizowało we wszystkich częściach świata biura sprzedaży i agencje i dzięki temu otrzymało tyle zamówień, iż narazie nie było w stanie zadość uczynić wszystkim żądaniom. Wobec czego powyższe Towarzystwo zamierza powiększyć swój kapitał zakładowy o 17.000.— funtów szterlingów (około 7.250.000.— złotych) i ma nadzieję, że Angielskie Ministerstwo Lotnictwa, które dotychczas nie zaszczyciło Towarzystwo „De Havilland“ swemi zleceniami — w tym roku zmieni swoją taktykę. Pomimo braku zamówień rządowych, firma „De Havilland“ wypłaciła swoim akcjonarjuszom za 1928 rok 10 proc. dywidendy.

W Ameryce powstała już filja Towarzystwa pod nazwą „Moth Aircraft Corporation of America“ a to w celu budowania płatowców DH 60 „Moth“ i silników lotniczych DH „Gipsy“.

Rząd chilijski zamówił w Towarzystwie „De Havilland“ 60 płatowców typu „Moth-Gipsy“, przeznaczonych dla szkolenia wojskowego.

Spodziewane są wielkie korzyści finansowe, gdyż w Ameryce użycie płatowców lekkiego typu rozwija się bardzo szybko.

KALEJDOSKOP.

W nagłówku „Lotnika“ zaszła zmiana. Czy jest to istotnie tylko zmiana nagłówka — czy też stało się coś nowego, coś, co się poza tym nagłówkiem kryje?

Gdzie szukać odpowiedzi na te zapytania? Przyznają mi chyba wszyscy słuszność, że najlepszą, najwiarygodniejszą a zarazem „z pierwszej ręki“ odpowiedź znaleść można w uchwałach Walnego Zebrania Związku Lotników Polskich — tego Zebrania, które powzięło ostatnio tak zasadniczą decyzję. Bo przecież nie istnieje już dzisiaj Związek Lotników Polskich — lecz na jego miejsce wyłonił się twór nowy, nazwany „Wielkopolskim Klubem Lotników“!

Czy regjonalizm... w lotnictwie?! Regjonalizm jest niezmiernie modny — ale jednakże nie wiem, czy ma rację bytu — w powietrzu...

Nie — nie regjonalizm. Przeciwnie: pierwszy doniosły krok w kierunku scalenia rozproszonych sił lotnictwa i jego rezerwy na terytorjum całej Rzeczypospolitej. Scalenia ich programowego, krok ku pchnięciu lotników w jedne koryto — najwłaściwsze, najbardziej do celu zmierzające.

Uchwały Zebrania, powołującego do życia Wielkopolski Klub Lotników, cytujemy na innem miejscu dosłownie. Tu w „Kalejdoskopie“ chcemy tylko pokrótce zastanowić się nad ich wagą.

Uchwały, o których mowa, są jedynie sprecyzowaniem, ujęciem w kolejne punkty — tych zasadniczych postulatów, które wysuwał stale, od lat, nasz „Lotnik“, jako wyraziciel ówczesnego Związku Lotników Polskich.

„Praktyczne i teoretyczne kształcenie członków oraz wytworzenie koleżeńskich węzłów wśród lotników polskich“... stworzenie Sekcji Treningowej... organizowanie się w centrach lotniczych w kluby o charakterze treningu sportowo-lotniczego... **apel do L. O. P. P. by popierała Kluby Lotników i ich zamierzenia... apel do tejże Ligi, by postawiła w Ławicy hangar dla Sekcji Treningowej W. K. L...** —

Oto kwintesencja uchwał! Ileż razy zwracano się już z podobnemi apelami i dezyderatami — zawsze na próżno! Czy W. K. L. zdziała więcej, niż Z. L. P.?

Niewątpliwie! Kluby Lotników, które w centrach lotniczych powstaną, będą musiały siłą faktu okazać większą ruchliwość, niż mogli to uczynić rozproszeni po całej Polsce — luzem niemal chodzący — członkowie Zw. Lotników. Dawniej wszystkie nici zbierały się w Poznaniu — w Zarządzie Związku Lotników — dziś po całym kraju rozrzucone zostaną samoistne centra akcji jednolitej.

Z tą chwilą „Lotnik“ staje się trybuną dla jeszcze liczniejszych zastępów polskich lotników. „Lotnik“ przemawiać będzie głosem znacznie donioślejszym — i nie wątpimy, że obecnie więcej uszu nastwi się na ten głos.

Wielkopolski Klub Lotników jest instytucją, której lotnictwu polskiemu niezmiernie było brak — powstał też spontanicznie, bez cienia sprzeciwu.

Oby już w najbliższych dniach przykład W. K. L. odbił się wiernym echem na innych krańcach Polski. Nie wątpimy w to. Żywotność jest charakterystyczną cechą lotnika polskiego. I tylko tej żywotności swojej lotnik polski zawdzięcza, że jeszcze o nim nie wszyscy i nie zupełnie zapomnieli.

Od wydawnictwa.

Niejednokrotnie spotyka nasze wydawnictwo niesłuszne twierdzenie, że jesteśmy organem prasy lotniczej finansowanym przez S. A. Samolot. W sprawie tej najkategoryczniej stwierdzamy: że „Lotnik“ jest **jedynem** w Polsce pismem **niezawisłem,** że nigdy i pod żadną postacią **darowizny** od firmy „Samolot“ nie uzyskał, że wreszcie z fabryką „Samolot“ wiążą nas takie same nici stosunku, jak np. z fabryką Plage Laśkiewicz lub Avią.

Sądzimy, że zarzuty te powstały dzięki umieszczaniu w piśmie naszem opisów płatowców budowanych przez „Samolot“. Podnosimy więc, że łamy „Lotnika“ w treści są zupełnie **gratisowo** otwarte dla całego przemysłu lotniczego, który pomimo próśb naszych jak najrzadziej stara się odzywać. Łamy natomiast ogłoszeniowe stoją do dyspozycji każdego klienta, który warunki przez administrację podane zechce spełnić.

Nie naszą jest winą, że „Samolot“ nadsyła nam często fotografje i komunikaty, które zamieszczamy zawsze tak chętnie, jak komunikaty innych wytwórni. Co więcej, w wielu wypadkach z zagranicznych pism staramy się dowiadywać o postępach w pracy naszego przemysłu. Droga przez Paryż jest bowiem często prostsza jak kilkakrotne listowne prośby z naszej strony.

Powszechna Wystawa Krajowa.

Przemysł lotniczy bierze żywy udział w Wystawie. W sobotę 27-go kwietnia przyleciał do Poznania pil. Rutkowski na awjonetce P. W. S. 4 konstr. inż. Bobka. Płatowiec ten przyleciał z Białej Podlaskiej, której jest eksponatem na Wystawę, drogą przez Warszawę.

Dnia 29 kwietnia w południe przyleciał na lotnisko w Ławicy samolot komunikacyjny P. W. S. 20, o którym pisaliśmy w poprzednim numerze „Lotnika“. Płatowiec eksponat Podlaskiej Wytwórni Samolotów przyleciał z Białej Podlaskiej przez Warszawę.

P. W. S. 20 prowadzony przez pilota Rutkowskiego przyleciał z pełną obsadą miejsc. Między innymi przylecieli: inż. Ciołkosz konstruktor samolotu, pani red. Trzcińska-Kosterbina, pani Pawłowska, pułk. Kajmowski i inni. Lot z Warszawy trwał 95 minut.

Mieliśmy sposobność być świadkami przylotu i przyznać musimy, że pierwszy polski samolot komunikacyjny przedstawia się imponująco. Szczególnie zwraca uwagę staranność wykonania, luksusowe urządzenie i wygoda kabiny pasażerskiej i dobre lądowanie.

Po wylądowaniu płatowiec został zdemontowany i przeprowadzony na tereny P. W. K.

Dnia 29 kwietnia przyleciał również do Poznania z Warszawy pilot Władysław Szulczewski z pilotem Zołotowem na 4 osobowej awjonetce p. Medweckiego. Przed lądowaniem w Ławicy pilot wykonał szereg efektownych ewolucji, które świadczą o jego dobrej ręce i o doskonałych kwalifikacjach płatowca.

W dniu 1 maja przyleciał do Ławicy z Białej Podlaskiej po raz trzeci pilot Rutkowski na prototypie płatowca łącznikowego P. W. S. 5.

W dniu 9 maja przyleciał do nas nowy gość kpt. Gedgowd na płatowcu licencji francuskiej Wibault — całym metalowym, zbudowanym w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie. Prócz tej licencji wystawiają Zakłady na PWK kadłub płatowca pościgowego, konstrukcji inż. Puławskiego.

Fabryka Samolotów Plage i Laśkiewicz wystawia w pawilonie lotniczym płatowiec komunikacyjny R. IX i łącznikowy R X, obydwa konstrukcji inż. Rudlickiego.

Samolot S. A. wystawia seryjny płatowiec Bartel M. 4.

Spodziewany jest przylot sierż. Działowskiego na awjonetce własnej konstrukcji.



POLSKA

Pożar na lotnisku w Warszawie. Dnia 26. 4. b. r. wieczorem wybuchł pożar na lotnisku cywilnem w Mokotowie. Spłonął jeden hangar z jednym samolotem Albatros B II.

„Dziennik Personalny“ M. S. W. z dn. 27 kwietnia b. r. zawiera zarządzenie Prezydenta Rzplitej, dotyczące dalszych zmian w korpusie oficerów armji polskiej.

M. in. płk. inż. Beaurain Janusz d-cą 1 grupy lotniczej, płk. Sendorek Jan d-cą 2 grupy lotn., ppłk. inż. Apczyński Henryk kierownikiem wojsk. zakładów zaopatrzenia aeronautyki, ppłk. dypl. Kuźmiński St. II. zastępcą szefa dep. lotn. M. S. Wojsk., mjr. Kominkowski Kazimierz zastępcą szefa biura personalnego M. S. Wojsk., ppłk Domes Augustyn d-cą 6 p. lotn., ppłk. Kalkus Władysław d-cą 3 p. lotn., mjr. inż. Wiedeń Fr. d-cą 1 p. lotn., mjr. Wereszczyński Tadeusz d-cą 2 p. lotn. Dotychczasowy dowódca 2 p. lotn. płk. Malczewski Jan oddany do dyspozycji d-cy O. K. 5, ppłk. dypl. Sandorowski Wiktor, dyrektorem nauk centr. wyszkolenia oficerów lotniczych.

Miesiąc marzec w komunikacji powietrznej. Wyniki osiągnięte przez „Linje Lotnicze Lot“ w marcu r. b. dowodzą, iż z jednej strony publiczność coraz bardziej przyzwyczaja się do korzystania z nowoczesnego idealnego środka komunikacji jakim jest samolot, z drugiej zaś, iż nasza komunikacja powietrzna swem sprawnem działa-

niem, pełnem bezpieczeństwem i wysoką regularnością na to zaufanie najzupełniej zasługuje.



Jednorazowy ładunek towaru przewiezionego Fokkerem jest imponujący. Wskazuje nie tylko na pojemność płatowca, która jeszcze nie jest całkowicie wykorzystana, lecz co ważniejsze na wzrost zainteresowania kupców transportem lotniczym najszybszym i tanim.

Podczas gdy w miesiącu styczniu z samolotów korzystało 176 pasażerów, to w miesiącu lutym cyfra ta wzrosła do 508, w miesiącu marcu zaś do 638 osób.

Podobnie korzystnie rozwija się przewóz poczty i towarów.

Samoloty przewiozły:

W styczniu — 989 kg poczty i 9017 kg towarów.

W lutym — 1802 kg poczty i 12869 kg towarów.

W marcu — 2378 kg poczty i 21707 kg towarów.

W bieżącym miesiącu samoloty kursujące między Warszawę - Poznaniem-Katowicami - Krakowem - Lwowem-Gdańskiem - Brnem i Wiedniem, przelatują poszczególne przestrzenie w ciągu dwóch do trzech godzin. Z końcem kwietnia wszedł w życie nowy rozkład lotów, przyczem sieć powietrzna została znacznie rozszerzona.

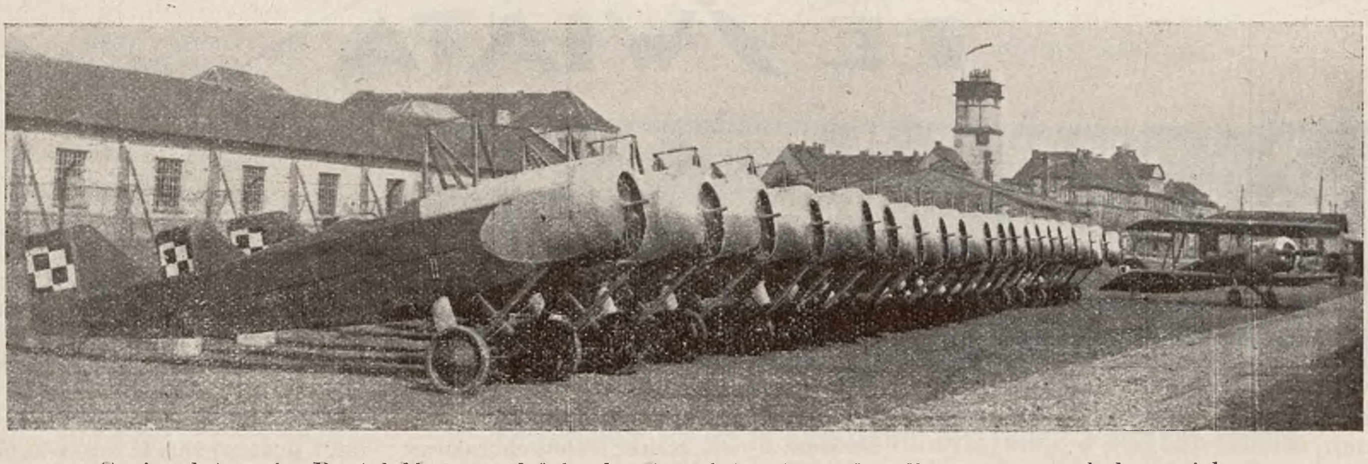
Katastrofa lotnicza. Dnia 24 kwietnia o godz. 9.55 rozbił się z powodu niezwykle silnej śnieżycy o fale Wisły płatowiec obserwacyjny Potez zdążający z Dęblina do Torunia. Mimo silnego wzburzenia Wisły okoliczni rybacy natychmiast przystąpili do ratunku. Dopiero o 3-ej udało się wydobyć zwłoki pilotów którzy utonęli. Płatowcem leciał jako pilot kpt. Pawłowski, jako obserwator mjr. Rychłowski. Cześć ich pamięci!

Eksportacja zwłok ofiar katastrofy lotniczej pod Gystyninem. We wtorek rano odbyła się eksportacja zwłok ofiar katastrofy lotniczej pod Gostyninem ś. p. kpt. pil. St. Pawłowskiego i mjr. pil. Jerzego Nałęcz-Rychłowskiego. O godzinie 9 rano w kościele garnizonowym przy ul. Długiej odbyła się Msza żałobna, po której trumny umieszczono na przygotowanym kadłubie samolotu. Na czele pochodu postępował oddział szkoły podchorążych lotniczych z orkiestrą, za nimi niesiono wieńce, m. in. wspaniały wieniec od Marszałka Piłsudskiego. Następnie niesiono ordery zmarłych, poczem z kolei postępował prowadzący kondukt ks. biskup Gall w otoczeniu licznego duchowieństwa. Za trumnami postępowały rodziny, a następnie przedstawiciele władz z reprezentantem Marszałka Piłsudskiego wicemin. Konarzewskim, d-cą miasta płk. Wieniawą-Długoszewskim i szefem dep. lotn. płk. Rayskim na czele. Orszak żałobny doszedł do dworca głównego, skąd zwłoki mjr Rychłowskiego odwieziono do Poznania, zaś kpt. Pawłowskiego do Krakowa.

Dnia 1 maja b. r. odbyło się o godz. 11 odprowadzenie zwłok ś. p. mjr. Rychłowskiego na miejsce wiecznego spoczynku. Msza św. żałobna odbyła się w kościele Św. Wojciecha w Poznaniu. W smutnym obrzędzie wzięli udział: Rodzina ś. p. Zmarłego, Dowódca O. K. VII. Gen. Dzierżanowski, gen. Skierski, korpus oficerski 3. p. lotn., delegacje wszystkich jednostek lotniczych, delegat Aeroklubu Rzeczypospolitej, delegat Wielkopolskiego Klubu Lotników, delegaci Kół L. O. P. P., delegat Marynarki Wojennej, delegaci pułków poznańskich.

Loty nocne w Polsce. Jak się dowiadujemy notatka podana w 3 numerze naszego pisma o uruchomieniu komunikacji powietrznej nocą na linji Poznań—Warszawa—Lwów okazała się w całej rozciągłości prawdziwa. L. L. „Lot" przystąpiły już do przygotowania trasy do lotów nocnych.

Zjazd konstruktorów lotniczych. W najbliższym czasie odbędzie się zjazd konstruktorów lotniczych, zwołany przez Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych. Zjazd mieć będzie na celu omó-



Serja płatowców Bartel M. 4 przed fabryką Samolot gotowa do odbioru przez władze wojskowe.

wienie zasad technicznych dla budowy prototypów samolotów.

Walne Zebranie. Dnia 21 marca b. r. odbyło się w Instytucie Aerodynamicznym doroczne Walne Zebranie Sekcji Lotniczej K. M. Studentów Politechniki Warszawskiej.

Sprawozdanie z działalności za rok ubiegły wyraziło się gotówkowo obrotem około 50000 zł. Obok głównego subsydjum. Kom. Stoł. L. O. P. P., poparcia udziel'li w r. ub.: Bank Gosp. Kraj. oraz fabryka Norblin. Na realne tory wkroczyła sprawa budowy warsztatów S. L. i będzie ona zaczęta jeszcze na wiosnę b. r.

Do prezydjum nowego Zarządu weszli: Prezes kol. J. Wędrychowski (ponownie), wiceprezesi: koledzy L. Kwaśniak i St. Wigura, sekretarz: kol. J. Lekszycki, skarbnik: kol. L. Dulęba, kier. Dz. Techn: kol. St. Rogalski. Zebranie zaszczycili obecnością p. dziekan wydz. mech. prof. B. Stefanowski, pp. prof. Huber, Mokrzycki, Taylor i Witoszyński.

Lot Małej Ententy i Polski. Czechosłowacja stanie do tegorocznego lotu Małej Ententy i Polski z nowemi jednomiejscowewemi samolotami „Avia" produkcji krajowej, które podobno zakupiło również lotnictwo Jugosławji. Rumunja zakupi na ten lot nowy typ samolotów jednomiejscowych we Francji.

Polska nie chcąc wydawać około 1.5 miljona zł na zakup obcych samolotów w celu uzyskania znaczniejszych szans zajęcia pierwszych miejsc w locie i nie będąc we własnej produkcji przygotowana na maszyny jednomiejscowe (które stanowią niespodziewaną nowość w tej perjodycznej imprezie sportowej) — prawdopodobnie w Locie „Małej Ententy i Polski' udziału nie weźmie. Tym sposobem lot, będący w swem założeniu konkurencją pilotów i przemysłu krajowego, zejdzie do roli konkurencji między przemysłem francuskim i czechosłowackim. (P. L.)

Przed polskim lotem przez Atlantyk. Agencja Press dowiaduje się, że lotnicy polscy, przygotowujący się do lotu transatlantyckiego, kpt. Kowalczyk i pilot Klisz, przejęli w ostatnich dniach od zakładów samolotowych „Caproni" pod Medjolanem samolot, wykonany specjalnie dla nich.

Obecnie lotnicy polscy rozpoczęli na lotnisku Vincoli pod Medjolanem próbne loty. Do pomocy technicznej przydzielony został lotnikom polskim przez rząd włoski as lotnictwa włoskiego mjr. Bernardi, rekordzista świata w szybkości lotów. Próbne loty kpt. Kowalczyka i pilota Klisza odbywają się bezustannie, w obecności mjr. Bernadi'ego.

Władze włoskie udzielają lotnikom polskim wszelkiej pomocy.

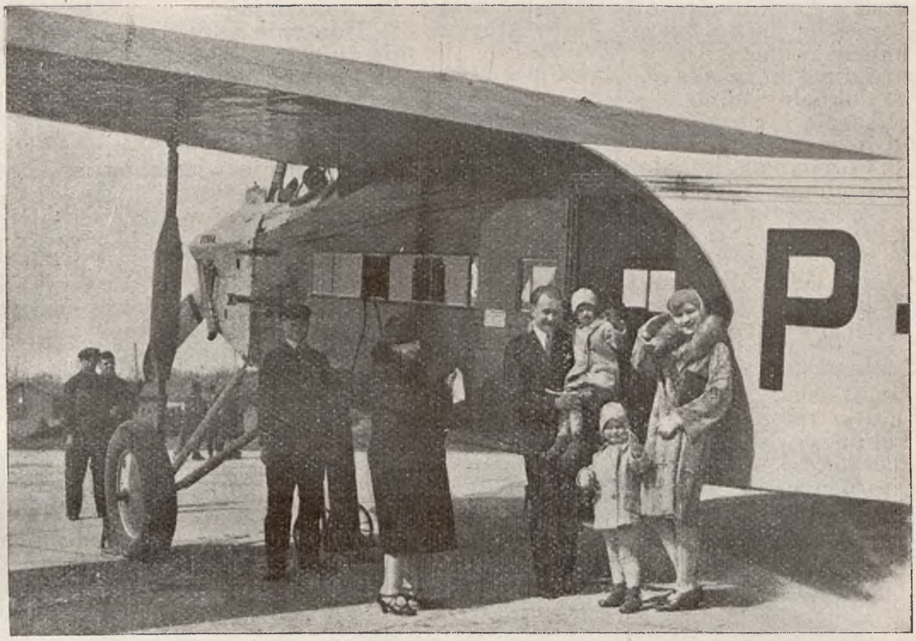
Lot transatlantycki mjr. Kubali i Idzikowskiego. Polski Konsul generalny w Nowym Jorku p. Marynowski zawiadomił M. S. Wojsk. o wynikach akcji gromadzenia funduszów wśród Polonji Amerykańskiej na nowy lot transatlantycki mjr. Idzikowskiego i Kubali. Polonja amerykańska zebrała dotychczas na ten cel 640.000 franków fr. Ponieważ dalsza zbiórka funduszów jest jeszcze w toku, p. Konsul ma w najbliższym czasie zawiadomić M. S. W. Dep. Lotn., jaka suma może być jeszcze zebrana na ten cel. Po ostatecznem ustaleniu powstałego tym sposobem funduszu, rząd uzupełni go do 1.000.000 fr. fr., to jest do sumy, która wystarczy na pokrycie całego kosztu przelotu.

Silnik uszkodzony w czasie poprzedniej próby dokonania lotu transatlantyckiego przez mjr. Idzikowskiego i Kubalę zostanie po wyremontowaniu użyty do prób z nowym płatowcem „Amiot", poczem do płatowca zostanie wmontowany nowy silnik, typu Lorraine-Dietrich.

Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa w Polsce Oddział Poznań. Roczne Walne Zebranie Z. Z. P. L. w Polsce Oddziału Poznań odbędzie się w piątek, dnia 17 maja br. w lokalu p. Jarockiego przy ulicy Masztalarskiej o godzinie 18.30.

Porządek obrad:

1. Zagajenie
2. Odczytanie protokółu
3. Wybór prezydjum
   a) przewodniczącego, b) 2 zastępców, c) 2 sekretarzy
4. Sprawozdanie zarządu
   a) prezesa, b) sekretarza, c) skarbnika
5. Sprawozdanie komisji rewizyjnej
6. Udzielenie ustępującemu zarządowi absolutorjum
7. Przerwa 15 minutowa
8. Wybór zarządu
   a) prezesa, b) wiceprezesa, c) sekretarza, d) skarbnika, e) 3 członków zarządu, f) 3 zastępców
9. Wybór komisji rewizyjnej
   a) 3 członków, b) 2 zastępców
10. Wybór sądu polubowego
   a) 5 członków, b) 3 zastępców



Pasażerami linji lotniczych są często nawet dzieci. Że odniosły dobre wrażenie z lotu, świadczy najlepiej powyższa ilustracja.

11. Wybór poborców
12. Wnioski
13. Wolne głosy
14. Zakończenie

W razie braku quorum odbędzie się w myśl uchwały zarządu z dnia 25-go kwietnia br., drugie roczne Walne Zebranie o godz. 19-tej bez względu na ilość członków.

Składki członkowskie do włącznie 28 lutego br. winny być wpłacone najpóźniej do dnia 15 maja br.

Konkurs modeli latających o nagrody wartościowe w kwocie 1.200 zł urządza w dniu 16 czerwca 1929 roku w Poznaniu Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, połączone komitety: Wojewódzki i Miasta Poznania. (W razie niepogody konkurs odbędzie się w następną niedzielę dnia 23 czerwca b. r.)

Regulamin konkursu:

1. Konkurs obejmuje całe województwo poznańskie.
2. W konkursie mogą brać udział wszyscy modelarze.
3. Chcąc udostępnić uczestniczenie w konkursie modelarzom mieszkającym poza Poznaniem, odbędą się na prowincji konkursy eliminacyjne, na podstawie poniższego regulaminu między 10 maja a 6 czerwca b. r.

Organizować konkursy modelarskie mogą:

1. Dyrekcja szkół

2. Komitety LOPP
3. Koła modelarskie.
4. Wyniki konkursów eliminacyjnych decydują o dopuszczeniu modelu do finału wojewódzkiego w Poznaniu. Rezultaty tych konkursów należy nadsyłać do Wojewódzkiego Komitetu w Poznaniu LOPP w nieprzekraczalnym terminie do dnia 8 czerwca 1929 r. Koszty podróży zamiejscowych, biorących udział w finale ponosi Komitet Wojewódzki. (Bilet 3 kl. tam i z powrotem oraz 5 zł jednorazowe djety).

Zgłoszenia.

Poszczególne osoby chcace uczestniczyć w konkursie winny nadesłać zgłoszenie do dnia 6 maja r. b. w którym należy podać:
a) imię i nazwisko
b) dokładny adres
c) szkołę i klasę, ewentualny zawód
d) ilość modeli, ich rodzaj i klasę.

Pożądanem jest dołączenie do zgłoszeń planów i fotografji modeli.

Zgłoszenia należy kierować:
1. Dla zamieszkałych na prowincji Komitet Wojewódzki LOPP w Poznaniu (Wały Zygmunta Starego D. K. P., p. 38).
2. Dla zamieszkałych w Poznaniu Komitet Miasta Poznania LOPP w Poznaniu, Grobla nr. 15, Gazownia Miejska.

Dla członków ŁOPP jest udział w konkursie bezpłatny, niecżłonkowie opłacają po 1 zł od zgłoszonego modelu, ja również niekorzystają z ulgi przewidzianej w punkcie 4 niniejszego regulaminu.

4. Dopuszczalnym jest start kilku modeli w jednej klasie przez jednego zawodnika, z tem jednakże że nagrodę w danej klasie może uzyskać tylko jeden model.

Nagrody.

Na nagrody przeznacza się:

a) dla modeli klasy A (kadłubowe) uczniowie 1) 100 zł, 2) 75 zł, 3) 50 zł. instruktorzy i inni 1) 150 zł, 2) 100 zł,

b) dla modeli klasy B (belkowe) uczniowie 1) 100 zł, 2) 75 zł, 3) 50 zł. (wyłącznie dla uczniów).

c) dla modeli klasy C (rekordowe) uczniowie 1) 100 zł, 2) 75 zł, 3) 50 zł, instruktorzy 1) 150 zł, 2) 100 zł.

Nagrody zostały wyznaczone przez Komitet Wojewódzki LOPP oraz przez Komitet LOPP Miasta Poznania w Poznaniu. Oprócz powyższych nagród dochodzi jeszcze jedna nagroda wyznaczona w zeszłym roku przez firmę „Radjoton" w Poznaniu ul. Półwiejska 4. w formie 1 kompletu detektorowego z wszelkiemi przyborami, jako nagroda dodatkowa dla modeli kadłubowych (kl. A) za na największą przebytą drogę, jednakże nie mniej niż 100 mtr., a która w konkursie zeszłorocznym nie zosta przyznaną.

Rozdanie nagród nastąpi w terminie do dnia 25 względnie 29 czerwca 1929 r.

Warunki konstrukcyjne.
1. Konkurs dotyczy jedynie modeli latających.
2. Współzawodniczyć mogą tylko własnoręcznie wykonane modele o rozpiętości niewyżej 1,5 m.
3. Dozwolone jest użycie części fabrycznych jak: śmigła, łożysk kulkowych i t p.

Modele dzielą się na trzy klasy:

A. modele kadłubowe pędzone gumą, z odległością haków nie przekraczającą rozpiętości modelu.

B. modele belkowe pędzono gumą z odległością haków nie przekraczającą rozpiętości modelu.

C. modele rekordowe pędzone gumą, odległość haków dowolna.

Modele kadłubowe jak również i **belkowe** winny posiadać podwozie pozwalające na start i lądowanie z ziemi.

Modele kadłubowe (klasa A) muszą mieć kadłub zamknięty, którego największa szerokość winna wynosić najmniej 6% rozpiętości modelu. Niedopuszczalnem jest wmontowanie beleczki silnikowej do kadłuba.

Modele rekordowe mogą mieć kształt i wymiary dowolne.

5. Każdy model klasy A i B winien wykonać do 4 loty: 2 z ręki i 2 z pomostu ustawionego na ziemi. Mylny start będzie anulowany.
6. Modele wszystkich klas walczą o największą przebytą drogę i największy zdobyty czas. Odległość mierzy się w prostej linji od startu do miejsca lądowania z dokładnością do 10 cm. Czas zdobyty mierzy się dokładnością do 1/5 sek.
7. Pod uwagę będzie brany najlepszy lot danego modelu. W razie jednakowych wyczynów, pierwszeństwo mają modele o mniejszej długości.
8. Model może demonstrować tylko jego wykonawca.
9. Modele klasy A i B startują z ziemi z lekkiem popchnięciem.

Sąd konkursowy.
1. Sąd konkursowy stanowić będą: dwóch delegatów Komitetu Wojewódzkiego LOPP, dwóch delegatów Komitetu LOPP Miasta Poznania oraz czterech delegatów zaproszonych z innych organizacji lotniczych i przemysłu lotniczego.
2. Uczestnicy winni podporządkować się wszelkim zarządzeniom sądu konkursowego, w innym bowiem razie mogą być zdyskwalifikowani.
3. Od orzeczenia sądu konkursowego nie ma odwołania.

Uwagi. Modele o grubym profilu zyskują w końcowej punktacji 10% punktów więcej od modeli zwykłych.

CZECHOSŁOWACJA

Katastrofa lotnicza. Dnia 26. 4. b. r. na lotnisku wojskowem w Ołomuńcu wydarzyła się katastrofa: mianowicie jeden z lotników dostał się bezpośrednio po starcie w korkociąg i spadł z wysokości około 100 m, skutkiem czego uległ złamaniu nóg i ciężkim poranieniom wewnętrznym.

FRANCJA

O rekord wysokości. Lemoigne, który już kilkakrotnie próbował pobić rekord wysokości, znowu rozpoczyna szereg lotów. Jak mówią zamierza on pobić rekord wysokości z obciążeniem 500 kg, który należy od 14 września 1928 r. do niemieckiego pilota Schinzingera (9190 m).

Lot przez Atlantyk. Assolant i Lefevre zamierzają odbyć lot przez ocean Atlantycki. Jako miejsce startu obrali amerykańskie lotnisko Roosevelt-Field, z którego startowało szereg zwycięskich płatowców (Lindbergh, Chamberlin, Byrd).

Próby z szczelinami. Studjum zakładów Latecoere przeprowadza próby nad zastosowaniem szczelin automatycznych Handley-Page'a.

Rzadki wypadek. W dniu 2 kwietnia w czasie lotu ćwiczebnego w okolicy Reims wypadł na wirażu z płatowca pilot Simoin, który jak się okazało nie był przywiązany. Spadochron uratował mu życie. Obserwator poniósł śmierć wśród gruzów płatowca.

Lotnicy inwalidzi. Francja pomyślała o swych inwalidach-lotnikach, wydając specjalną ustawę „Grand Mutilé de l'Aeronautique" — która poza całym szeregiem udogodnień, zapewnia



Kontrola wojskowa przy fabryce ma bardzo ciężkie i odpowiedzialne zadanie. Od lewej: sierż. Maleszka, sierż. Konatkiewicz, sierż. Pałkowski, mjr. pilot inż. Andrzej Chramiec Szef Nadzoru Technicznego przy S. A. Samolot, sierż Gaca i sierż. Szwerbel.

inwalidzie-lotnikowi długoletni kredyt rządowy na kupno nieruchomości.

Wystawa fotografji lotniczych odbyła się w Paryżu odnosząc wspaniały sukces

Francuskie rozkłady lotów. Letnie rozkłady lotów we Francji zostaną podane do ogólnej wiadomości z końcem maja.

10-lecie linji Paryż-Londyn. 6 kwietnia obchodziła Francja uroczyście 10-lecie istnienia komunikacji Paryż-Londyn. Obchód odbył się na lotnisku w Le Bourget.

LOPP pod rozwagę. Francuski Komitet Propagandy lotniczej (odpowiednik naszej LOPP) wyznaczył doroczną nagrodę w wysokości 5.000 franków dla pilota komunikacyjnego, który w danym okresie przeleci największą ilość kilometrów bez wypadku. Czyn ten jest nietylko dyktowany uznaniem dla pilota komunikacyjnego, lecz jest doskonałym momentem propagandowym, który bez wątpienia będzie miał wpływ na frekwencję na linjach, tych osób, które śledząc walkę o palmę pierwszeństwa przekonają się ile kilometrów przelatują płatowce komunikacyjne bez wypadku.

Linja lotnicza. Z okazji Targów w Lille uruchomiona zostanie specjalna linja lotnicza z Bruxelli do Lille.

NIEMCY

Nocne loty. W ciągu roku 1930 Lufthansa uruchomi nocne połączenia lotnicze na linjach: Monachjum—Wiedeń, Norymberga—Fürth i Frankfurt—Bazylea.

Płatowiec rakietowy. Raab-Katzenstein pracuje nad rozwiązaniem problemu poruszania płatowca za pomocą rakiet. W najbliższym czasie ma się odbyć próba płatowca rakietowego, który był oblatany już z silnikiem benzynowym. Procz tego buduje się jeszcze jeden płatowiec rakietowy.

Nowe lotnisko. Magistrat miasta Berlina zakupił 300 hektarów koło Staaken, na których ma być urządzony nowoczesny port lotniczy dla sterowców.

Linja wschodnia. Wobec trudności natury technicznej przy organizowaniu linji Berlin-Pekin przez Syberję, weszli Niemcy w stadjum pertraktacji z angielską linją do Indji, których celem jest dołączenie linji niemieckiej w Karachi do linji angielskiej.

Fieseler ranny. Znany niemiecki lotnik, który niejednokrotnie występował na konkursach akrobacji powietrznych, startując w Kassel „amerykanem" zaczepił skrzydłem o ziemię i spowodował katastrofę. Płatowiec roztrzaskał się zupełnie, Fieseler ciężko ranny.

Jeszcze jeden teren dla lotów szybowych. Deutscher Luftrat uznał nowy teren dla lotów i rekordów szybowych. Teren ten jest położony w miejscowości Spaschingen w Wirtembergji.

Zeppelin w ruchu. Niemieckie koła lotnicze przewidują lot L. Z. 127 do Ameryki w czerwcu. W końcu sierpnia ma sterowiec ten rozpocząć lot naokoło świata.

Lot Berlin—New-York. Piloci Koehl i Fitzmaurice mają zamiar ponownego przelotu z Europy do Ameryki, lecz tym razem wprost z Berlina do New-York'u.

Z dobrze poinformowanego źródła donoszą, że przelot ma być dokonany z początkiem czerwca w towarzystwie dwóch kobiet, posiadających dyplom pilotów. Nazwiska tych pań są narazie trzymane w tajemnicy.

Do przelotu służyć będzie samolot typu Junkersa o 3 silnikach, po 350 MK, który zamiast kół otrzyma pływaki, umożliwiające mu utrzymanie się nawet na wzburzonem morzu.

Start odbyłby się z jeziora Mueggelsee lub też z Wannsee koło Berlina.

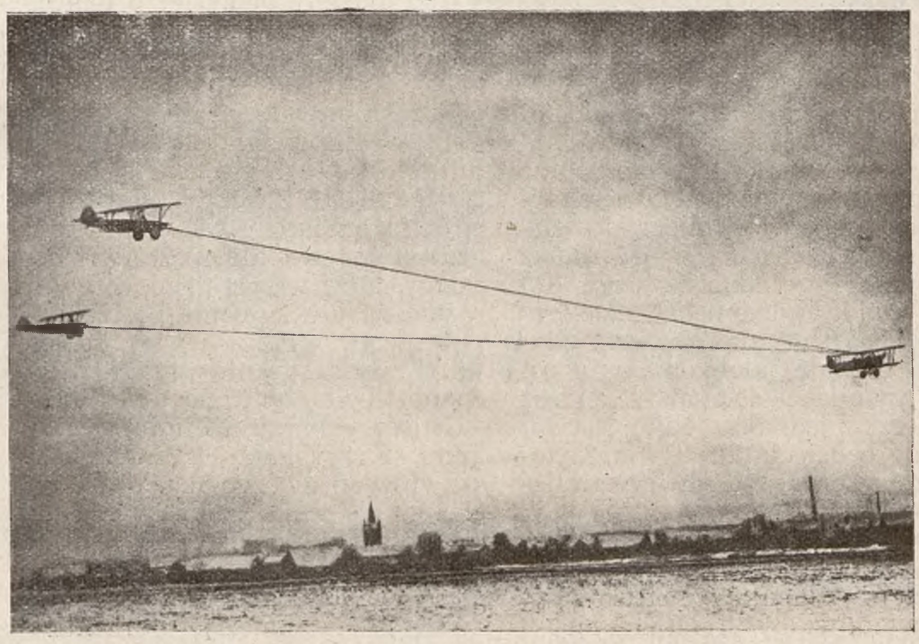
Koehl zamierza startować bez zapasów materjałów pędnych, a gdy samolot znajdzie się nad miastem nastąpi zaopatrzenie samolotu w materjały pędne, według doświadczeń zebranych przy przelocie „Question Mark".

Trasa lotu prowadziłaby przez Lizbonę, gdzie nastąpiłoby ponowne zaopatrzenie w powietrzu.

O ileby maszyna musiała walczyć z nieprzyjaznemi warunkami atmosferycznemi, to w tym wyadku radjostacja znajdująca się na samolocie zawezwie pomocy z portu amerykańskiego, celem zaopatrzenia jej w potrzebne ilości materjałów pędnych.

ST. ZJEDNOCZONE

Angielska lotniczka Lady Heath wyjechała przed kilku miesiącami do Ameryki. Widocznie prohibicja podoba się jej bardzo, postanowiła bowiem zmienić obywatelstwo i już założyła nowe towarzystwo „Aerial Activities Inc", którego została prezydentką.



Próby Raab-Katzensteina w locie płatowca z przyczepionymi szybowcami.

JANINA BOHATYREW.

Jak panna Stasia zdobyła serce lotnika.

Wandeczko, najdroższa, mówiła panna Stasia obsypując koleżankę pocałunkami, więc to już prawda? Jesteś z Bolciem po słowie? jakże się cieszę , nie masz pojęcia! Taki piękny mężczyzna. Przytem automobilista. Będziesz wciąż samochodem jeździła. Ach! jakaś ty szczęśliwa!

— Wanda uśmiechnęła się błogo. „Tak, rzekła, automobiliści, to najryzykowniejsi ludzie pod słońcem. Ten sport nie ma sobie równego". Panna Stasia czuje lekkie, oh leciutkie prawie nieznaczne ukłucie zazdrości. — No, mówi słodko, troszeczkę przesadzasz, kochanie. Powiedz, iż nie miałby sobie równego, gdyby nie było lotnictwa na świecie. Wanda traci humor odrazu. „Zapewne, bąka, ale ci lotnicy są tacy lekkomyślni, nie chcą się wcale żenić". — Próbowałaś, Wandziu, zdobyć serce jednego z nich? Sonduje Stasia ciekawie. Dwie jasne główki pochylają się ku sobie. Wanda rumieni się i w przypływie szczerości wyznaje: „Nie udało mi się niestety! Doszłam do przekonania, że serce lotnika to tylko dobrze odregulowany motor. — W tej chwili Stasia postanawia: niech się dzieje co chce, lecz musi wyjść zamąż za lotnika i to jaknajprędzej. Dopiero Wanda będzie pękać z zazdrości! Ale jak się wziąć do tego? gdybyż choć znała jakiego. Co tu robić? Przymila się do Wandy. „Wiesz Wandeczko, jednakże lepiej, że twój mąż nie będzie latał. Ty masz takie czułe serduszko, denerwowałabyś się wciąż, płakała"!

„Co innego ja. Nerwy mam jak postronki! Latałabym z nim razem i... już!" — Wanda wydęła usta pogadliwie: Już byś i latała, mruknęła z przekąsem, nieznasz nawet żadnego! Zresztą nie radzę ci próbować. Szkoda czasu i atłasu. Co się mnie nie udało to i tobie nie uda.

Słowa te podnieciły Stasię. Chłodno pożegnała przyjaciółkę i obmyślając różne kombinacje, wróciła do domu. Matkę zastała w kuchni. „Chcę wyjść zamąż za lotnika, mamo"! Rzekła bez żadnych wstępów. Zdumionej kobiecie wypadła z rąk patelnia, na której ostrożnie układała paszteciki. „Ach co z ciebie za niezdara, -- burknęła pod adresem służącej. Pensja wam wiecznie za mała, a głupich paszkiecików nie umiesz usmażyć". I nie czekając odpowiedzi oszołomionej dziewczyny, pośpiesznie podążyła za córką. „Cóż to za nowe zachcianki? zaczęła surowo! Wiecznie jakieś kaprysy". „To nie kaprysy, mamo! Powiedz, czyś ty przyjrzała się lotnikom? Nie? prawda? Tem lepiej, zresztą straciłabyś głowę od razu i tatuś musiałby jeść wiecznie przypalone kotlety! Ach jacy oni są szykowni mamo, jacy piękni! A te ich kołnierze, te pomarańczowe kołnierze! Umrę, jeśli mnie żaden nie zechce". Tu Stasia wybuchnęła płaczem. — Stasieczko, kochana, pocieszała ją matka. Nie płacz że, nie psuj sobie ocząt, bo będą czerwone i brzydkie. Mam swietną myśl 16-go stycznia odbędzie się bal lotników. Powiem ojcu niech się wystara o zaproszenie i pójdzie z tobą. — Ach jakaś ty dobra mamo, jak ja cię kocham, podskoczyła Stasia radośnie. Tylko musimy pomyśleć o toalecie, musi być odpowiednia. Pamiętaj, że to jeden z najpiękniejszych balów.

Czekały z niecierpliwością ojca. Ledwie zadzwonił, — „Tatusiu, tatusieczku, krzyknęła Stasia, rzucając mu się na szyję, pozwól mi pójść na bal lotników". — Pan Przędzalski był wielkim przeciwnikiem zabaw, jak i wszystkiego, co go narażało na uszczuplenie portfelu. — „Patrzcie no, czego jej się zachciewa. Czyste skaranie z temi dziewuchami. Tylko by to nogami fikało". — Stasia w płacz. Matka z wymówkami. Krzyk hałas. Pan Przędzalski chwycił się za głowę. „A róbcież co się wam podoba tylko dajcie mi święty spokój. Ile wam potrzeba"? -- Łzy wyschły jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej. Zaczęły się narady, obrachunki. Z ciężkiem sercem dobyła głowa rodziny portfelu i wyliczyła żądaną kwotę. Obiecał wystarać się o bilety i towarzyszyć córce na bal. „Nie żądajcie tylko odemnie abym latał aeroplanem, bo już na to się nigdy nie zgodzę! Jeszcze mi życie miłe! A jeśli już i mam umrzeć, to wygodnie na własnem łóżku, a nie z połamanemi nogami i żebrami gdzieś w polu lub lesie". -- Nikt go już nie słuchał. Zabrano się szybko do obiadu, aby jaknajprędzej wyruszyć na miasto po zakupy. Czasu było niewiele. Zaledwie tydzień. Z trudem ubłagała Stasia krawcową, aby zgodziła się uszyć sukienkę.

Dnie mijały w gorączkowem podnieceniu. Stasia zakupiła sobie stos dzienników i książek lotniczych, zaprenumerowała „Lotnika". Wertowała to wszystko zawzięcie. Musiała się wszak zapoznać z terminologją fachową, aby nie wydać się „gęsią" tym panom przestworza. Nazwy plątały jej się w głowie „Aeroplan się składa ze: skrzydła, silnika, podwozia, kółek, powtarzała w myśli, no i benzyny. Nie, pomyślała, benzyna nie należy do części składowych. To tylko motor jej potrzebuje bo inaczej by się nie obracał. Więc jak to powodzie? — Et głupstwo. Lepiej o benzynie wcale nie mówić". Przerzucała dalej.

Żeby to tak znaleść ciekawy artykuł i nauczyć się go porządnie. Może akurat któryś z nich nie czytał, zaimponowałabym mu z pewnością. — O jest, krzyknęła naraz radośnie „Płatowiec o którym się wiele mówi" czytała z zajęciem, nie rozumiejąc ani słowa. „Mój Boże westchnęła, że też są ludzie co takie rzeczy mogą pisać". „Skrzydło ma kształt trapezoidu...' czyta dalej „Trapezoidu, cóż to za dźwięczny wyraz. Ciekawam jak to wygląda taki trapezoid. Z pewnością musi to być coś pięknego, inaczejby nagłówek nie głosił, że to jest płatowiec o którym wiele mówią".

Tego dnia Panna Stasia długo usnąć nie mogła, a gdy jej się w końcu udało śniła, że piękny ciemnowłosy lotnik w cudnym pomarańczowym kołnierzu, patrzył się z zachwytem w jej oczy i słodko mówił: Jaka pani śliczna panno Stasieczko. Co za wspaniała figurka. Zupełnie w kształcie tropezoidu...

Wreszcie nadszedł upragniony dzień. Od rana wrzały gorączkowe przygotowania. Przyniesiono sukienkę. „Marzenie, bajka, nie suknia. Jakby obłok z gazy i koronek", zachwyca się matka. „Ładne mi marzenie, -- narzekał ojciec. -- Już ja to chyba wiem lepiej, że to nie bajka, a prawdziwe tysiączki! Nikt nie zwrócił uwagi na te słowa, więc stary skierował się do swego pokoju, gdzie już nań czekał nowiuteńki frak. Sapiąc i postękując wciągnął go na siebie.

Redaktor odpowiedzialny
Bolesław Ostrowski.

Ś. p.

Jerzy Rychłowski

Dyplomowany major-pilot



Dyrektor Nauk Szkoły Podchorążych Lotn. w Dęblinie
Członek Wielkopolskiego Klubu Lotników
odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi

poległ śmiercią lotnika w nurtach Wisły dnia 24. kwietnia 19 9

Cześć Jego Pamięci!

ZARZĄD
Wielkop. Klubu Lotników

Ś. p.

STANISŁAW PAWŁOWSKI

kapitan - pilot



Dowódca Dyw. Szkolnego Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, odznaczony Krzyżem Walecznych i Srebrnym Krzyżem Zasługi, poległ śmiercią lotnika w nurtach Wisły dnia 24-go kwietnia 1929 roku.

Cześć Jego pamięci!

ZARZĄD
Wielkop. Klubu Lotników.

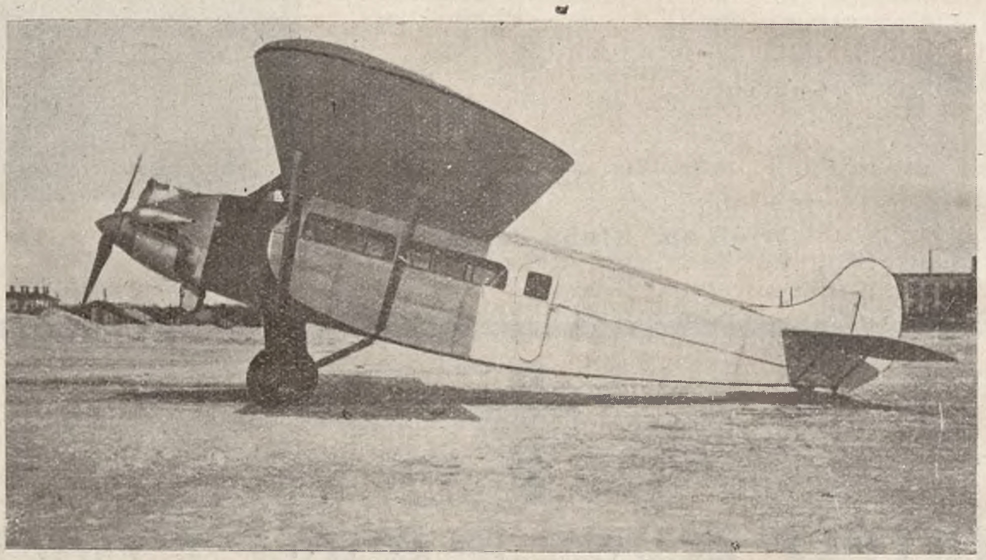
PODLASKA WYTWÓRNIA SAMOLOTÓW

SPÓŁKA AKCYJNA

ZARZĄD:
Warszawa, Natolińska 13
Telefon nr. 501-46

WYTWÓRNIA i LOTNISKO:
Biała Podlaska
Telefon nr. 58

Adres telegraficzny: „LOT“



P. W. S. 20

Wykonywa i dsotarcza:

Płatowce: Wojskowe
Komunikacyjne
Sanitarne
Sportowe
Szkolne

Wszelkie konstrukcje lotnicze

Bliższych informacji udziela na żądanie Wytwórnia w Białej Podlaskiej.